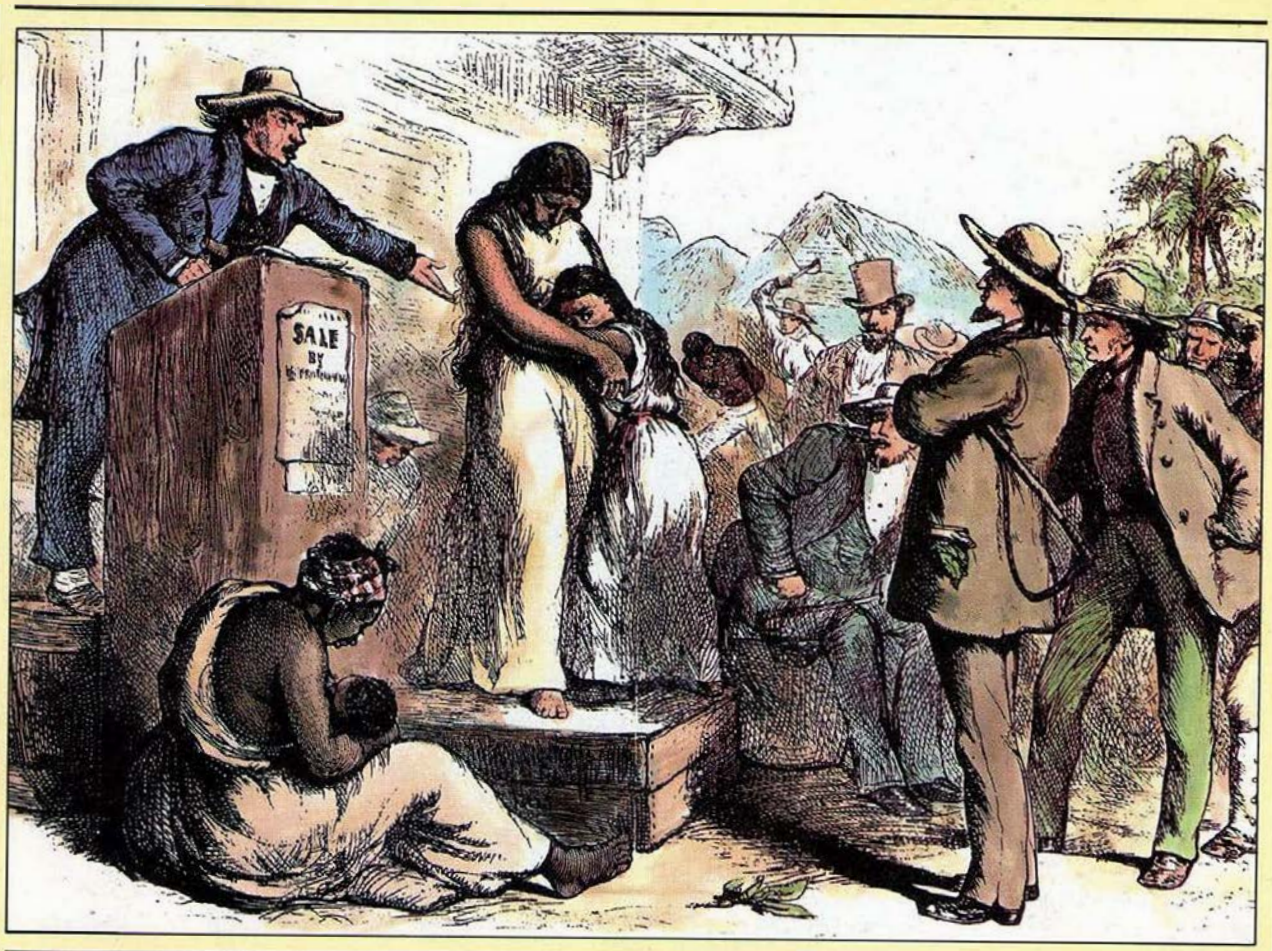
CUADERNOS
historia 16

La trata de negros

José U. Martínez Carreras



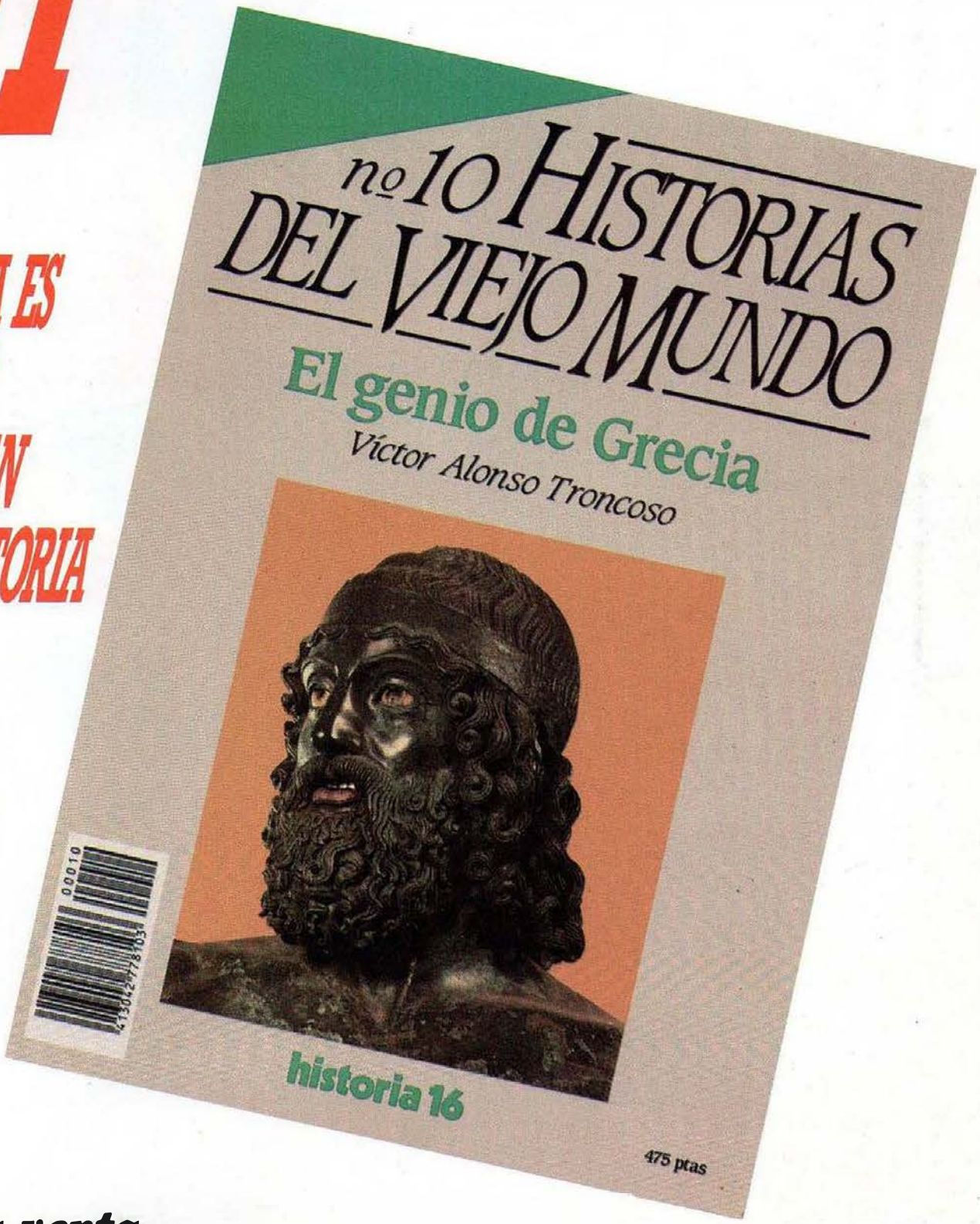
00159
8 413042 644309

159

175 ptas

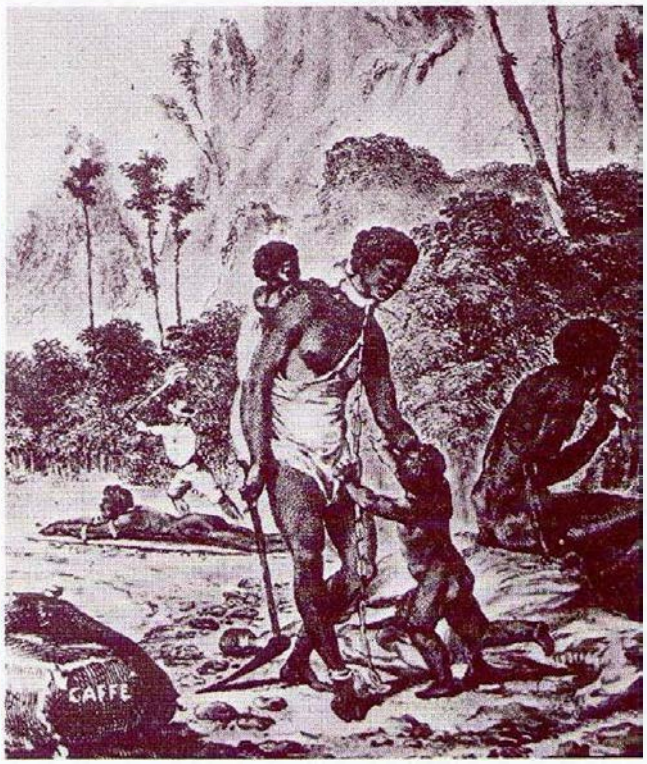
HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO

ESTA ES UNA GRAN HISTORIA



A la venta a partir del 5 de enero

historia 16



Esclavos de origen africano en las Antillas

Indice

LA TRATA DE NEGROS

Por José U. Martínez Carreras
Historiador

Antecedentes históricos 4
Caracteres generales y fases 7
Los comienzos de la trata, 1440-1640 8
Captura y transporte de los esclavos 16
La era negrera, 1640-1807 18
Contrabando negrero y final de la trata, 1807-1870 24
Las consecuencias de la trata 26
El estado de la cuestión 31
Libros sobre la trata de esclavos 32
Bibliografía 33
Textos ..... I-VIII

La trata de negros

José U. Martínez Carreras
Historiador.

LA trata de esclavos negros ha sido una de las principales actividades mercantiles realizadas por los europeos en Africa durante los tiempos modernos, entre los siglos XVI y XVIII principalmente, aunque continuada a lo largo del XIX y vinculada con el sistema llamado del *comercio triangular,* constituyendo uno de los hechos históricos que más han afectado al continente africano. Como escriben Mannix y Cowley, *la historia de la trata de esclavos en el Atlántico es también la historia de cómo fueron conducidos al Nuevo Mundo los colonos negros a lo largo de un período de casi cuatro siglos. Los negros llegaron casi al mismo tiempo que los colonos blancos.* Y en opinión de W. Rodney *cabe hablar de comercio de esclavos para referirse al envío de cautivos desde Africa a los distintos lugares del globo en que tendrían que vivir y trabajar como propiedad de europeos.*

Pero Africa ha conocido a lo largo de toda su historia el comercio de esclavos como una tremenda plaga que ha existido siempre sobre este continente. En este sentido señalan F. Renault y S. Daget que todos los autores se muestran de acuerdo en afirmar que la trata de esclavos existía en Africa ya durante la Antigüedad y la Edad Media, con anterioridad a la llegada de los europeos al continente, que generó el consiguiente control e intensificación de tal comercio.

Hasta el siglo XVI, las fuentes señalan la trata continental y sus corrientes de exportación hacia los países mediterráneos, Oriente Medio y el océano Indico, aunque son sucintas y fragmentarias y dejan amplias zonas de sombra, pero permiten reconstruir las grandes líneas de una vasta red y de estimar aproximadamente su importancia. Entre el siglo XV y el XIX se produce ya la trata efectuada por los europeos en la costa atlántica con destino a las colonias americanas.

En definitiva, Africa ha experimentado la trata de esclavos desde la Antigüedad hasta el siglo XIX con una intensidad variable según los tiempos y los espacios: los africanos han sido los agentes, pero más todavía los árabes y los europeos.

En función de estas consideraciones generales se pueden distinguir dos grandes sectores de acción que se diferencian con dos tipos de trata: por un lado, la trata transahariana y oriental, a la vez interna y exportadora hacia los países árabe-islámicos y realizada por los árabes, y por otro, la trata atlántica únicamente exportadora hacia América y efectuada por los europeos: ésta ha sido más breve, pero más intensa y activa.

Además, es necesario establecer la distinción, desde el principio y en todo momento, entre la trata o comercio de esclavos y el régimen de esclavitud, aunque ambos se encuentran estrechamente relacionados entre sí y el segundo necesita obligadamente del primero.

Antecedentes históricos

Como ya se ha indicado, Africa conocía la esclavitud desde la Antigüedad, pero con unas características peculiares: la cautividad se producía como castigo y era de tipo doméstico, sin dar lugar a la explotación. Tanto F. Renault y S. Daget como otros autores y obras *(Histoire Generale de l'Afrique,* vol. 6) han elaborado una síntesis de los antecedentes históricos de la trata de esclavos en Africa con anterioridad a la llegada de los europeos.

Como exponen estos autores, el origen de la trata de negros africanos se remonta a tiempos inmemoriales y Herodoto habla ya del comercio negrero. Las primeras menciones de una situación de esclavitud en Africa se remontan a los más lejanos orígenes, al Egipto faraónico. Este estatuto parece que no afectaba a los autónomos y era más bien reservado para los extranjeros, cogidos por medios violentos o dados en tributo por las regiones sometidas.

Esta acción se orientaba sobre todo hacia los vecinos del sur: los nubios; el gran eje del Nilo favorecía los intercambios y también las incursiones militares. Nubia interesaba a los egipcios por sus minas de oro y sus productos exóticos. También se utilizó como vía de penetración hacia las regiones más meridionales, que les atraían igualmente por sus hombres —sin duda un objeto de comercio en manos de sus traficantes—, aunque el mayor nú-

Templo de Abbu Simbel, tal como estaba en el siglo XIX, visto desde el Nilo. Abajo, *pasillo de acceso al templo de Abbu Simbel flanqueado por estatuas colosales de Ramsés II. Erigido en el norte de Nubia, era un símbolo del poder faraónico y una amenaza para las tribus sudanesas (pinturas de David Roberts, 1838)*

A la izquierda, *dos escenas sobre trabajo de esclavos en el mundo antiguo: trabajando en una fundición y remando en una trirreme.* A la derecha, *mercado de esclavos en una calle de Bagdad en el siglo XIII*

mero parecía haber sido capturado en el curso de operaciones militares que se repetían de tiempo en tiempo. El proceso se acentúa con el Nuevo Imperio, que extiende su dominio hasta la cuarta catarata del Nilo.

El Imperio de Axoum, antecedente de Abisinia e importante potencia comercial de su tiempo —en torno al siglo IV a. de C.— y centro económico de gran actividad, tiene esclavos suministrados por la guerra y demandados por los comerciantes extranjeros. En estos siglos también hay pruebas suficientes de la presencia de esclavos africanos en Grecia, e igualmente Cartago comerciaba con esclavos. Asimismo los hay en Roma, de la República al Imperio, como consecuencia de las guerras y las conquistas.

En la Edad Media, con la expansión y conquista árabe del norte de Africa, se registra un claro desarrollo del tráfico de esclavos. Los africanos del norte iban en busca de esclavos negros hacia el sur, que tras atravesar Africa por las rutas eran vendidos desde Trípoli a los mercaderes mediterráneos. También son centros de actividades esclavistas, en torno al siglo VII, por un lado, hacia el sureste, Nubia, y al oeste el Magreb, desde donde se extiende el tráfico hasta el codo del Níger.

Los imperios medievales de Sudán occidental conocen el tráfico de esclavos, que se practica de Ghana a Marruecos. En el siglo XIII, en el Imperio de Malí se organiza un tráfico de esclavos sobre una escala más amplia: una ruta se orienta hacia el Magreb y otra

hacia Egipto. El Imperio de Songhai, en el siglo XV, continúa practicando este comercio de esclavos que sigue las mismas rutas anteriormente recorridas. Marruecos construye su Imperio en el siglo XVI con la dinastía saadiana, extendiéndose hacia el sur del Sáhara y traficando con esclavos hasta el codo del Níger.

También en el Sudán central se desarrollan actividades esclavistas por esta época, con una importante ruta entre el lago Chad y Tripolitania y Egipto. En el siglo XV hay noticia de esclavos africanos en la Europa mediterránea y en Turquía; y más hacia el oeste, los Estados Haussas también trafican con esclavos hacia Marruecos.

En Sudán oriental, en este mismo siglo, continúa el tráfico de esclavos de Nubia hacia Egipto. Y en Africa oriental y el océano Indico hay comercio de esclavos desde Somalia hacia la Península Arábiga y desde la costa oriental de Africa hacia Arabia y el golfo Pérsico.

Caracteres generales y fases

Tras estos antecedentes, el comercio de esclavos realizado por los europeos, a través del Atlántico hacia América, se extendió e intensificó entre mediados del siglo XV y la segunda mitad del XIX. Los principales países europeos que practicaron tal tráfico fueron Portugal y España desde los siglos XV y XVI, Holanda y Francia desde el siglo XVII, e Inglaterra, que desarrolla el comercio triangular, también des-

de el XVII, aunque establece su predominio mercantil y negrero en el siglo XVIII. Los diversos sistemas de la trata fueron: la licencia, el asiento y la Compañía.

Los centros de procedencia de tales esclavos se encontraban repartidos en las costas occidentales africanas, con diversa actividad según los lugares y los tiempos. E. Bouët-Willaumez ha publicado una clasificación de las diversas fracciones de costa en el litoral africano-atlántico de donde se extraían los esclavos, que son: costa de Senegambia, desde San Luis de Senegal hasta el cabo Rojo o la Cazamance; costa de Bissagos, desde la Cazamance hasta las islas de Loss; costa de Sierra Leona, desde las islas de Loss hasta el cabo de Monte; costa de Graines, desde el cabo Monte hasta el cabo de las Palmas; costa de Marfil, desde el cabo de las Palmas hasta el cabo de las Tres Puntas; costa de Oro, desde el cabo de las Tres Puntas hasta el cabo de San Pablo; costa de Benín, desde el cabo de San Pablo hasta el cabo Formoso; costa de Calabar, desde el cabo Formoso hasta Camerún; costa de Gabón, desde Camerún hasta el Ecuador; costa de Loango, desde Gabón hasta Loango; costa del Congo, desde Loango hasta Ambria; costa de Angola, desde Ambria hasta San Felipe de Benguela y costa de Benguela, desde San Felipe hasta el cabo Negro.

Otras características de la trata de negros por el Atlántico han sido expuestas por F. Renault y S. Daget, que la diferencian de la trata del resto de Africa y que son: la relativa brevedad temporal de su práctica, la densidad de su producto físico, la selección sexual, las ramificaciones y áreas de distribución interoceánicas e intercontinentales, las adecuaciones de los medios técnicos y materiales y la finalidad. La trata negrera atlántica moviliza dos principios: el principio del interés común a todos los participantes, blancos y negros, comprometidos en una operación económica creadora de beneficios, y el principio de violencia que implica a todos los participantes.

La finalidad de la trata negrera por el Atlántico tenía como objetivo esencial suministrar mano de obra; la trata tenía así una finalidad fundamentalmente económica. Esta función económica ha contribuido de manera decisiva en el crecimiento general de la economía de Europa occidental, como han señalado, entre otros, W. Rodney, E. Williams y E. Genovese. En este sentido, E. Williams escribe sobre el origen de la esclavitud negra que *la razón era económica, no racial; tenía que ver no con el color del trabajador, sino con la baratura de la fuerza de trabajo. En comparación con la fuerza de trabajo del indio y el blanco, la esclavitud era eminentemente superior.*

En la trata atlántica, señalan F. Renault y S. Daget tres grandes períodos:

1) Durante el primero, de 1440 a 1640, parece que se da más importancia a la formación y a la distribución políticas de las presencias occidentales que a la trata misma, lo que se justifica por el hecho de que la trata atlántica naciente es un pequeño elemento de un comercio diversificado cuyo casi-monopolio pertenecía a los países ibéricos.

2) El segundo período, entre 1640 y 1807, es el de la plena *era negrera,* fórmula utilizada por el historiador francés Gaston-Martin; es la época en la que se intensifica el tráfico negrero hacia América y pasan a controlar este tráfico los nuevos países coloniales: Holanda, Francia y sobre todo Inglaterra, a través de las Compañías, y la trata alcanza sus más altos niveles en cuanto a actividades e intensidad, así como en número de esclavos transportados.

3) El tercer período, de 1807 a 1870 —aunque es más válida la fecha de 1886—, es la era abolicionista, cuyo origen se encuentra en el tercer tercio del siglo XVIII, sin que se produzca durante esta época una ruptura total con un tráfico institucionalizado desde hace varios siglos, sino que la abolición es lentamente progresiva, al tiempo que se sigue practicando con relativa amplitud, pero de manera decreciente, el comercio clandestino de esclavos.

Los comienzos de la trata, 1440-1640

Las primeras manifestaciones de la trata atlántica, a mediados del siglo XV, no tienen lugar hacia las costas americanas, por la sencilla razón de que aún no ha sido descubierta América, hacia donde se dirigió el tráfico negrero desde comienzos del siglo XVI.

Los inicios del comercio negrero lo realizan por mar los portugueses entre Africa y Europa o entre Africa y las islas próximas al continente africano, donde ejercieron durante casi un siglo el monopolio de tal comercio. Portugal fue así la nación europea que inauguró la trata atlántica: una forma de demostrar que en

Enrique el Navegante *(detalle de un cuadro de Nuno Conçalves, siglo XV, Museo Nacional de Arte Antiguo, Janelas Verdes, Lisboa)*

sus viajes marítimos por el Atlántico y la costa occidental de Africa, patrocinados por el infante don Enrique el Navegante, habían llegado a esos exóticos países para llevar consigo a los negros o *moros* y exhibirlos en Portugal como prueba de su regreso.

En opinión de Pope-Hennessy, los historiadores están de acuerdo en general en fijar en 1441 —a pesar de la sólida argumentación que podría hacer escoger el año 1444— la fecha en la cual tuvo lugar la apertura del tráfico moderno de esclavos. En ese año se envían a Portugal, para ofrecerlos al infante don Enrique, diez africanos de la costa de Guinea del norte: Antao Gonçalvez, joven protegido del príncipe y comandante de una modesta expedición comercial, lleva a estos diez africanos a Portugal, no para su venta, sino para mostrarlos al príncipe.

En 1444, en una expedición posterior, Lanzarote transporta a Lagos a 240 africanos, hombres, mujeres y niños, producto de una captura, que son repartidos en lotes bajo la dirección del príncipe, que se quedó con una quinta parte de los cautivos, que a su vez fueron redistribuidos entre la gente de su séquito, mientras que otra parte era ofrecida a las principales iglesias de Lagos. El mismo año, Dinis Díaz toca la costa entre el río Senegal y el cabo Verde y captura algunos negros. Lo mismo se hace en algunas expediciones siguientes.

Desde el paso del cabo Bojador, en 1433, hasta 1446, 51 navíos portugueses introducen en Portugal alrededor de mil africanos, entre *moros* y negros, capturas que se justificaban por la conversión de estos infieles, pero que eran vendidos en el mercado de Lagos. Este comercio de esclavos ya iniciado está impulsado por un conjunto de causas: el celo religioso con la conversión de los infieles, la exploración de nuevos países y mares, y las necesidades comerciales y coloniales por el beneficio económico.

En la segunda mitad del siglo xv, tres series de importantes y complementarios hechos contribuyen a dar un nuevo carácter a la trata, como han señalado F. Renault y S. Daget:

1) Primero fue el descubrimiento y colonización de las islas del Atlántico próximas a Africa por parte de Portugal: Cabo Verde, Madeira, Azores, Santo Tomé, con el cultivo de caña, desde 1452, que requiere mano de obra, y que será suministrada por Benín, Gabón y Congo principalmente.

2) Tras sobrepasar los portugueses en 1471 el estuario del Níger, en 1481-82 comienzan a construir el fuerte de San Jorge de Mina en Costa de Oro, donde venden a cautivos procedentes de Benín y Congo a cambio de oro: es la trata entre Africa y Africa.

3) A escala mundial, el descubrimiento de América por Cristóbal Colón para España en 1492; una de sus consecuencias inmediatas es el reparto del mundo en dos zonas, española y portuguesa, por las bulas del Papa Alejandro VI en 1493, y el consiguiente Tratado de Tordesillas en 1494 entre España y Portugal, por el que toda la costa occidental de Africa queda para los portugueses.

Pronto la defensa de los amerindios en los nuevos territorios coloniales de España en América, entre otros por el padre Las Casas, lleva consigo la progresiva entrada en las nuevas colonias de esclavos africanos, que son más rentables en el trabajo, y a los que se declara querer convertir a la civilización cristiana. Durante los tres siglos y medio que siguen, con un ritmo cada vez más rápido, se tiene necesidad de millones y millones de esclavos para asegurar el desarrollo de las nuevas tierras americanas, mostrándose las islas del Caribe y algunas regiones del nuevo continente como insaciables en este sentido. Se inicia así, de manera incipiente, el que será conocido como *comercio triangular* entre Europa, Africa y América, con los negros como producto básico del intercambio mercantil.

Como se ha indicado, el hecho decisivo en el incremento y expansión de la trata de negros por el Atlántico fue el descubrimiento y colonización de América por España. La reglamentación de la esclavitud de los negros en el nuevo continente arranca de 1501, según escribe F. Ortiz, cuando habiendo nombrado los Reyes Católicos gobernador de La Española a Nicolás de Ovando, le recomendaron en sus instrucciones que impidiese la inmigración de esclavos moros, y que en cambio estimulara la de esclavos negros. Desde 1501, por lo menos, debió existir de derecho, y antes de hecho, la libertad en la introducción de esclavos negros en las Indias españolas. En 1503 Ovando pedía al gobierno real que se restringiera la libre importación de esclavos porque éstos huían y se insurreccionaban con los indios.

Así, durante los primeros años después del Descubrimiento, la introducción de esclavos negros en las Indias españolas fue frecuente y libre. Fernando V envió esclavos reales a las Indias en 1505, y los primeros fueron llevados desde España por los conquistadores. Por Real Cédula del 22 de junio de 1513 se hizo

Fray Bartolomé de Las Casas (proyecto para un grupo escultórico, La Ilustración Española y Americana). *Las Casas, con sus escritos en favor de los aborígenes americanos, influyó en la introducción de esclavos negros en América*

ya necesaria la obtención de una *licencia,* medida principalmente fiscal; algunas otras licencias anteriores a esa fecha debieron de ser gratuitas o dadas por circunstancias especiales. El regente J. de Cisneros prohibió la introducción de negros en América, sin duda por temor a sublevaciones de los esclavos en las Indias, como había escrito Ovando con anterioridad.

El emperador Carlos I, ya antes de salir de Flandes, había concedido a algunos de sus favoritos licencias para llevar negros a las Indias. Más tarde, la demanda de brazos que hacían los pobladores de América, y las predicaciones del padre Las Casas y de los jerónimos en favor de los amerindios, llevaron a España a regular la trata esclavista. Carlos I fue pródigo en abusivas mercedes a sus paisanos los flamencos: en la licencia otorgada el 18 de agosto de 1518 al gobernador de Breda para introducir negros esclavos en las Indias occidentales, se reconoce por primera vez la trata negrera, ya que se autoriza al concesionario para ir a buscar esclavos a *las islas de Guinea y demás lugares de donde es costumbre traerlos.* Este flamenco vendió pronto su licencia a unos genoveses —llamado por ello, erróneamente, *asiento de los genoveses*—, y sus concesionarios vendieron a su vez parte de sus derechos; con estas reventas aumentó el precio de los negros.

Las demandas de negros continuaron presentándose con insistencia durante esta primera parte del siglo XVI, unido a que la caña de azúcar comenzaba a interesar a los colonos, para lo que se necesitaba una creciente mano de obra. La Corona de Carlos I otorgó el 12 de febrero de 1528 el primer *asiento* de negros a dos favoritos suyos, los alemanes Enrique Eyneger y Jerónimo Sayller, a los que siguió la concesión de otros asientos.

Hay que fijar las diferencias entre la *licencia,* establecida en 1513, y el *asiento* en 1528. La licencia era el simple permiso concedido por el soberano para llevar uno o varios negros a las Indias. El asiento era un contrato de derecho público por el cual un particular o compañía se obligaba con la Corona española a actuar en lugar de ésta en la administración del comercio de los esclavos negros en las Indias o en una de sus regiones. Mientras que la licencia, como se ha indicado, era una simple medida principalmente fiscal, el asiento fue siempre la concesión de un monopolio del mismo carácter fiscal, si bien algunos asientos se aproximaron más bien a un arrendamiento de impuestos o a la concesión de un servicio público. La historia de las licencias y los asientos es la historia legal de la trata negrera en las colonias americanas de España durante los siglos XVI y XVII, y parte del XVIII.

A lo largo del siglo XVI se daban constantemente licencias reales para la introducción de esclavos domésticos a los pobladores de América: estas licencias especiales duraron y se mantuvieron a pesar de los asientos monopolistas y de las licencias por mercedes reales. En la segunda mitad del siglo eran constantes las demandas de esclavos, y en ningún momento cesaron.

Junto con España, el otro país que monopolizaba el comercio de esclavos era Portugal, también con destino a los territorios americanos, principalmente hacia Brasil. Los portugueses fueron durante todo el siglo XVI los dueños de la costa africana atlántica, aumentando los depósitos y almacenes en esta época a lo largo de tal costa desde Senegal a Angola. Hacia 1560 la trata de esclavos estaba ya organizada sobre una base financiera, y sus centros principales en Africa se encontraban repartidos por Senegambia, Costa de Oro, Angola y la isla de Santo Tomé.

Entre finales del siglo XVI y comienzos del XVII otros dos hechos influyen de manera decisiva en la orientación y expansión del comercio de esclavos negros. Por un lado, la vinculación entre los intereses y actividades esclavistas de España y Portugal, cuyas Coronas se unen bajo la monarquía de Felipe II en 1581, con los *asientos portugueses;* y por otro, el comienzo de la ruptura del monopolio comercial de los países ibéricos, y en especial de Portugal, al iniciar sus actividades esclavistas los holandeses, franceses e ingleses.

En relación con la primera cuestión, E. Vila Vilar ha investigado sobre el comercio de esclavos con Hispanoamérica y los asientos portugueses. En este sentido escribe que desde finales del siglo XVI el comercio negrero se había concentrado en manos portuguesas, entre otras razones porque el descenso de las actividades mercantiles y el exclusivismo ejercido por el puerto sevillano determinaron que los hombres de negocios lusitanos se ocupasen de él. La implantación del régimen de asientos en el tráfico de esclavos y el hecho de que los hombres que los obtuvieron fueran portugueses, es la culminación de un largo

Mulato liberto al servicio de Felipe III en Ecuador (Museo de América, Madrid)

DÕDOMÍNGO
PHILÍPPO
REGÍ
ÍNDIAR
DOCTOR JOÃN
ASEPVLVED
CANCELLA
SVÍS EXP

proceso que encontró una coyuntura favorable con la unión de las coronas española y portuguesa en 1581.

La progresiva subida del precio de las licencias en el siglo XVI sirvió para concentrar el comercio de esclavos en unas cuantas casas comerciales que poseían suficientes reservas para vender a crédito; aunque en apariencia estas licencias se repartieron entre grandes firmas extranjeras —alemanes, franceses y genoveses—, fueron los portugueses, vinculados con estos grupos, los que ejercieron el control sobre ellos por ser poseedores del mercado africano. Consecuentemente, desde muy pronto estuvieron mejor preparados que nadie para conocer y controlar los resortes de la trata.

La penetracion portuguesa en el comercio americano que, a pesar de la fuerte oposición del consulado sevillano, se había iniciado en el siglo XVI, fue impulsada al subir al trono Felipe II, quien juró respetar los derechos y privilegios portugueses; las costas africanas seguían dependiendo económicamente de sus antiguos dueños, pero éstos habían pasado a ser súbditos del rey de España: desde este momento ya no era necesaria ninguna nación extranjera para el suministro de mano de obra negra, que cada vez con más urgencia se necesitaba en el Nuevo Mundo.

Por ello el primer paso fue la firma de unos acuerdos con los *rendeiros* o contratadores africanos —comerciantes portugueses—; y el segundo fue la institución del régimen de asientos, que comienza en 1595 y continúa ininterrumpidamente hasta 1640, salvo un corto período, entre 1609 y 1615, en el que intervino la Casa de Contratación. Tres eran los puntos clave donde se concentraba el comercio de esclavos en esta época: Cabo Verde y Guinea, Santo Tomé y Angola.

Dos etapas bien diferenciadas señala E. Vila Vilar durante el período de asientos portugueses que condicionan en cierta manera la evolución de los mismos, y que encajan perfectamente en todo el desarrollo que iba experimentando el sistema comercial americano:

1.ª Desde 1595 hasta 1615, en que intereses monopolistas opuestos chocan con fuerza y logran interrumpir un negocio que reportaba a la Corona ganancias considerables.

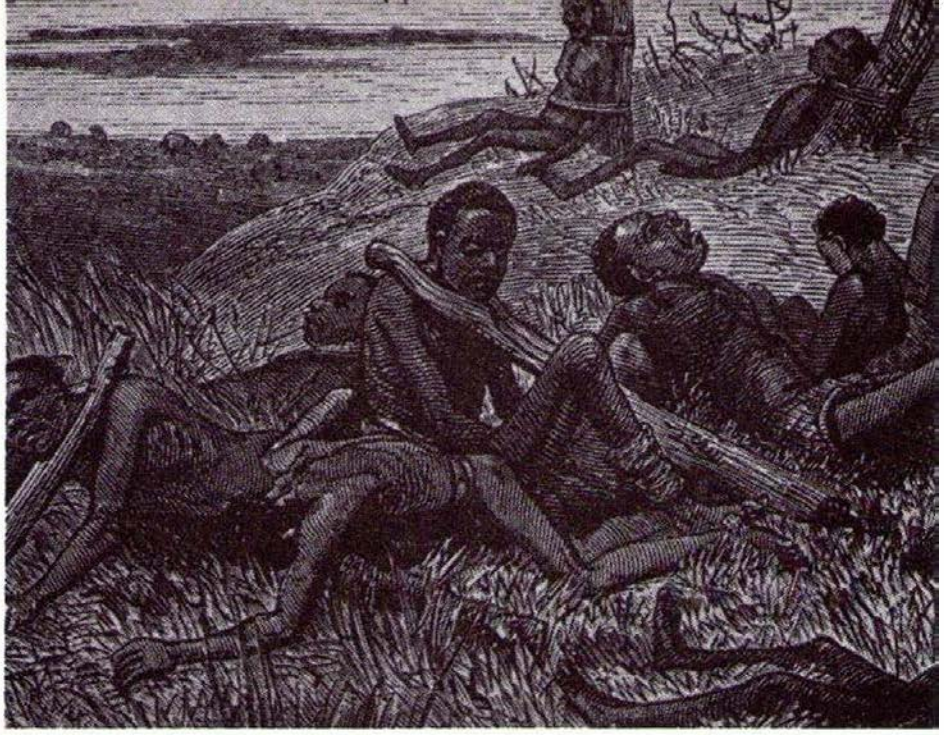
2.ª De 1615 a 1640, en que perdida la batalla por parte del consulado sevillano, los asientos discurren con normalidad, al mismo tiempo que éstos, y al margen de ellos, se vendieron en la Casa de Contratación otras licencias.

El segundo factor decisivo antes citado fue el comienzo de la ruptura del monopolio ibérico sobre el comercio de esclavos al iniciar e incrementar su dedicación a este tráfico los holandeses, franceses e ingleses. Los países de Europa occidental se muestran de manera creciente contra tal monopolio ibérico basado en la vieja repartición papal, que pierde toda su vigencia desde el momento en que las naciones occidentales europeas se separan de la comunidad católica romana y desarrollan sus propios medios de navegación al tiempo que crean también sus propias colonias: desde la segunda mitad del siglo XVI son Holanda, Francia e Inglaterra los países cuyos buques comienzan a navegar y recalar por la costa occidental de Africa, estableciendo sus primeros puestos en Sierra Leona, Benín, Mina y Guinea.

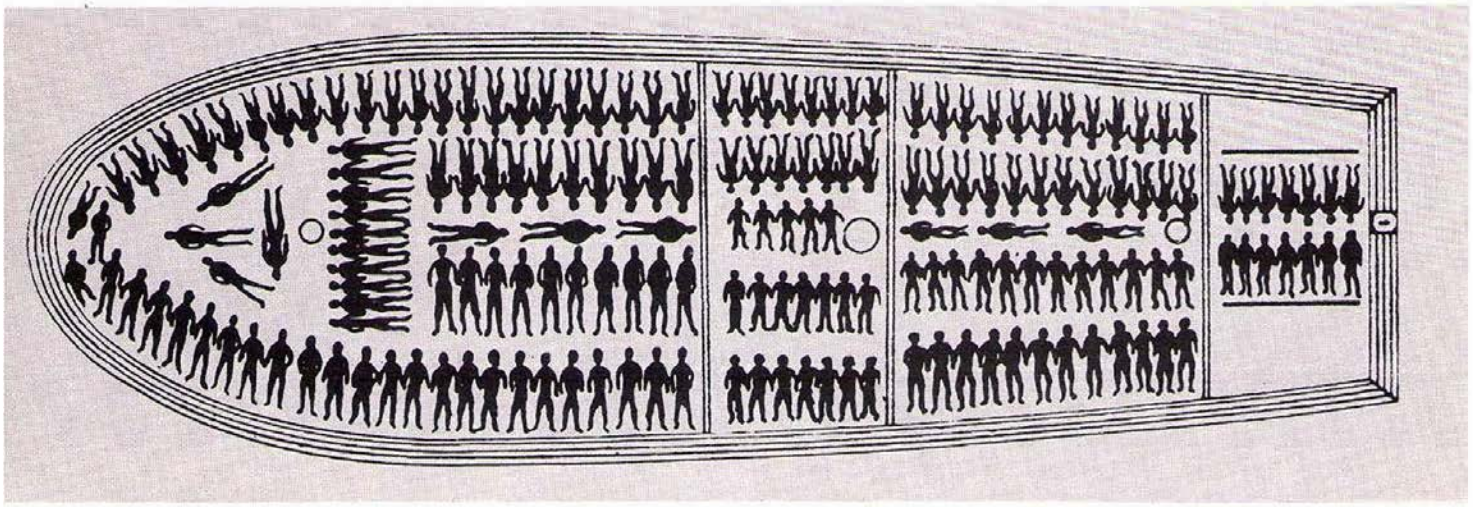
Holanda es la nación que mejor representa la contestación contra el monopolio ibérico, tanto por la reivindicación de su independencia conseguida en el siglo XVI, como por la oportunidad que le da la unión de las monarquías española y portuguesa entre 1581 y 1640. Los holandeses fueron arrebatando a lo largo del siglo XVII los mejores enclaves de la trata negrera a los portugueses. En la primera parte de este siglo, Holanda se interesó por la costa de Guinea, y en 1621 fundaron la Compañía holandesa de las Indias Occidentales, que se ocupaba casi exclusivamente de la trata de esclavos y que mantuvo su situación de privilegio durante más de un siglo.

Los holandeses transportaban a los negros desde Africa occidental a la isla de Curaçao en las Antillas, desde donde eran introducidos en las colonias españolas y portuguesas. En 1637 tomaron el fuerte de Elmina, hasta entonces dominado por los portugueses, y ya estaban en posesión de Axim y de Shama, con lo que los holandeses llegaron a ser la más fuerte potencia europea en la Costa de Oro, donde ya estaban presentes desde 1612. Desde 1619 transportaban negros a varios lugares de América, como Brasil, y desde 1625 a Nueva Amsterdam.

Por parte de Inglaterra fue John Hawkins quien en tres incursiones por Africa en 1562, 1564 y 1567 alteró la situación existente, constituyendo estas expediciones las primeras noticias sobre los ingleses como traficantes de esclavos. Después el tráfico inglés languideció, siendo de escaso volumen e importancia, hasta que con posterioridad a 1640, tras la incorporación de Jamaica, se decidieron a incrementarlo, creando en 1663 la *Company of*



Arriba, izquierda: *Vasco de Gama, uno de los navegantes más ilustres de Portugal;* derecha: *grupo de negros abandonados a la muerte por sus captores cuando les conducían hacia la costa, camino de la esclavitud.* Centro: *Buque dispuesto para el transporte de esclavos.* Abajo: *restos del fuerte portugués de Mombasa, importante lugar de embarque de esclavos*



Royal Adventurers of England Trading to Africa para el monopolio del tráfico negrero. Aunque la trata de esclavos quedó durante un tiempo prácticamente controlada por los holandeses, los ingleses no abandonaron la lucha.

Francia también inició el tráfico negrero entre 1633 y 1640, con el cardenal Richelieu, desplegando sus actividades en Senegal, donde en 1626 construyeron el fuerte de San Luis, y Cabo Verde, entre otros lugares de Africa occidental. En 1664 Colbert organizó ya de manera oficial la trata con la creación de la Compañía de las Indias Occidentales para tal comercio negrero.

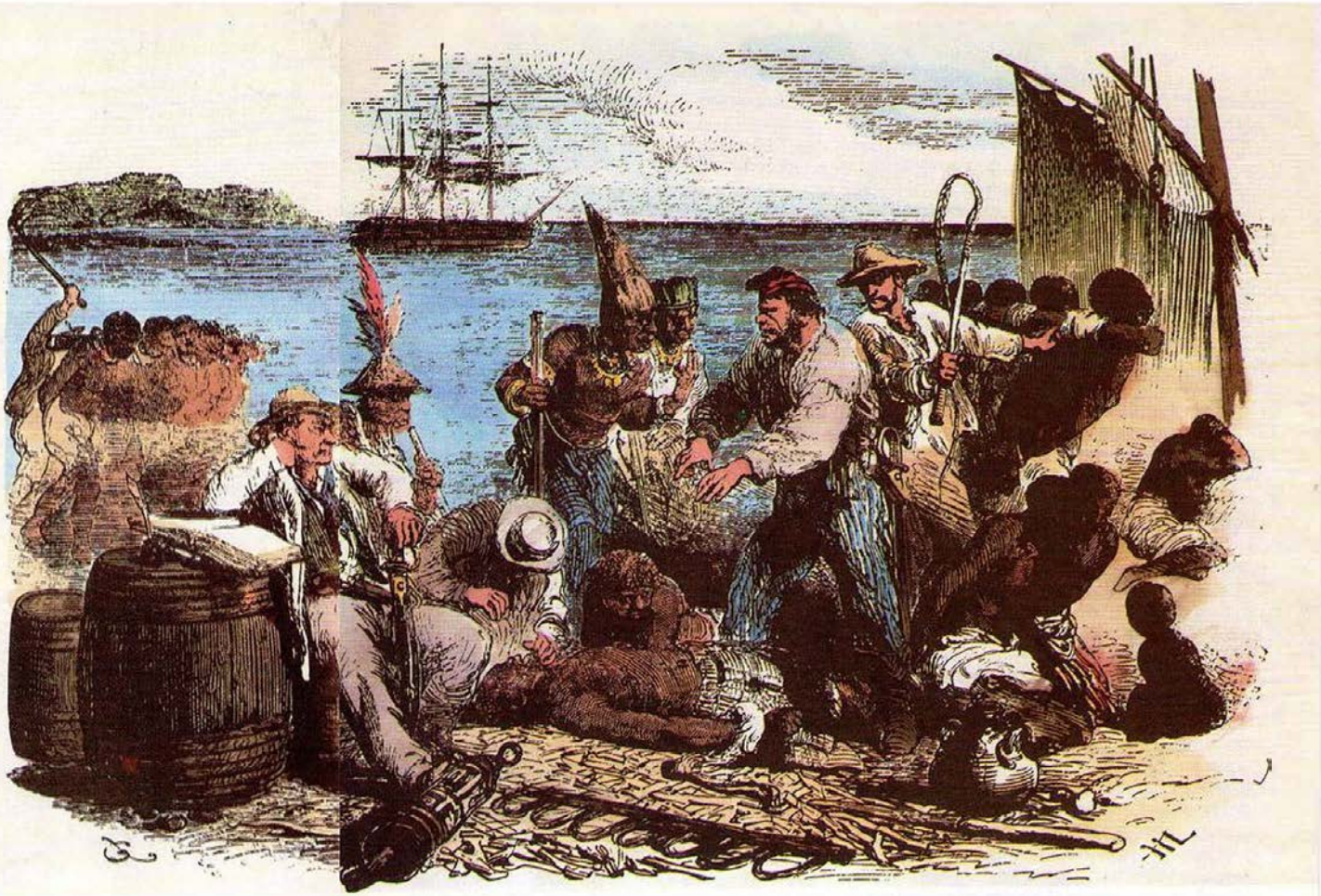
Así, desde el primer cuarto del siglo XVII, como escriben F. Renault y S. Daget, las rivalidades y los conflictos europeos alcanzan dimensiones planetarias, con repercusiones para el comercio de esclavos; en el mundo atlántico afectan tanto al norte como al sur de América y a las islas del Caribe, con lo que la preponderancia colonial queda redistribuida. El Imperio español en América experimentó algunas alteraciones: Jamaica y Barbados pasan a Inglaterra, Santo Domingo occidental a Francia, Tobago y Surinam a Holanda, y otras pequeñas colonias a Dinamarca y Suecia, que crean su propio sistema esclavista.

Para la preponderancia ibérica en el mundo, y el monopolio portugués sobre la costa de Africa occidental, los años en torno a 1640 son duros, quedando esta costa abierta a la competencia de los europeos.

Otro hecho a tener en cuenta al final de esta fase es que en 1639, como recoge F. Ortiz, el papa Urbano VIII promulgó una bula prohibiendo a los católicos que tomaran parte en la trata esclavista, pero esta bula cayó en olvido y hasta fue negada por algunos, no impidiendo el creciente aumento de la trata durante la fase siguiente.

Captura y transporte de los esclavos

Sobre la manera de procurarse los esclavos en Africa y las condiciones de su transporte por el Atlántico hacia América durante esta época, ha escrito M. Frossard una detallada descripción. Destaca este autor en primer lugar que la esclavitud no es el estado habitual de los pueblos de Guinea y de Africa, gozando éstos de una libertad individual como los habitantes de Europa. La esclavitud les ha sido impuesta por los europeos. Refuta los dos argumentos en que se basan los traficantes negreros: que una parte de los esclavos son vendidos por sus padres y familiares y que otra gran parte son suministrados por los prisioneros de guerra, liberándose así de la muerte al precio de su libertad. Pero el primer uso nunca ha existido, y sobre el segundo, más frecuente, puede decirse que la trata de negros es más la causa que el efecto de tales guerras.



Muchos reyezuelos africanos tuvieron su principal actividad económica en la captura de seres de otras tribus, a los que luego conducían hasta la costa para venderlos a los traficantes

Los medios más generalmente empleados para procurarse los esclavos eran el secuestro, las guerras que los reyezuelos africanos se hacían entre sí con este objeto, los actos de despotismo que realizan y, en fin, las condenas jurídicas.

El secuestro ha sido el primer medio puesto en uso como el más productivo. Estos raptos son realizados tanto por mercaderes negros que venden los esclavos a los europeos, con intercambio por sus productos, entre los que destacan los licores, como por los mismos europeos traficantes. A menudo los buques negreros se acercan a la costa o remontan los ríos hasta un lugar en que recalan. Cuando un capitán europeo echa el ancla sobre un punto de la costa para efectuar la trata, cumplimenta al rey del país, enviándole sus regalos, y pidiéndole permiso para realizar el tráfico, que aquel concede movido por la cantidad y el valor de tales regalos. Desde ese lugar envían chalupas bien armadas hacia las aldeas cercanas, donde van capturando a los negros. Después de haber reunido un número suficiente, los conducen hacia los barcos. Por otro lado, los mercaderes que permanecen cerca de los navíos, ponen inmediatamente en venta a los esclavos que se han procurado y que tienen en reserva hasta entonces. Estos mercaderes negros consiguen los esclavos asaltando a los viajeros en la selva o en las rutas y caminos, o por medio de emboscadas en los campos y en las riberas. Otros los trasladan desde el interior por medio de caravanas siguiendo un recorrido que los esclavos hacen a pie y atados entre sí, hasta que llegan al lugar donde los venden a los traficantes.

El segundo medio empleado por los europeos para procurarse esclavos es fomentar las guerras entre los reyes africanos, movidos por ambiciones personales y deseo de extender su territorio o su poder. Esta ambición suscita guerras cruentas y los enemigos que escapan a la muerte son condenados a la esclavitud. Estas guerras, por otra parte, no son muy abundantes, y cuando no hay demanda de esclavos permanecen en paz. Pero nada más llegar una flota de mercaderes, se inicia la guerra por parte de los reyes africanos, luchando por la conquista de alguna región, y

saquean las aldeas haciendo cautivos a sus habitantes, para después venderlos a los traficantes negreros.

El tercer medio consiste en provocar a los reyes africanos a que impongan un yugo despótico sobre sus súbditos. Cuando tales reyes conocen que un navío está dipuesto para intercambiar una carga de mercancías europeas a cambio de negros, envían tropas sobre cualquier aldea, que incendian, haciendo prisioneros a sus habitantes. Este tipo de violencia, que se hacía sobre todo de noche, se realizaba principalmente en el interior del país, y sus circunstancias dependían de la autoridad, más o menos absoluta, del rey.

El cuarto medio era condenar al estado de esclavitud a los negros juzgados y convictos de algún delito. Con anterioridad al establecimiento del comercio negrero, los africanos aplicaban a los culpables las penas que les dictaba su derecho consuetudinario. Después son todos condenados a perder su libertad, lo que aumentaba el número de los esclavos. Para incrementarlos aún más se multiplicaron los posibles crímenes, con los que se multiplicaban los culpables.

Reunidos y condenados en estas condiciones, los esclavos eran llevados a los buques y encerrados en ellos, distribuyéndolos en las distintas bodegas destinadas a tal fin, que constituían auténticas celdas colectivas. Los hombres eran colocados en la parte de proa del buque, y las mujeres en la popa, mientras que los niños ocupaban el centro. Los buques eran de variadas dimensiones, pero el espacio se aprovechaba hasta tal punto que los esclavos quedaban auténticamente amontonados en largas y apretadas hileras, permaneciendo encadenados y tumbados, por falta de espacio para estar de pie, o incluso sentados.

Durante la travesía los esclavos seguían siendo tratados con dureza y crueldad, y por ello, junto con las pésimas condiciones del viaje, la falta de higiene y el amontonamiento, la mala alimentación y las enfermedades, ocurría que por término medio una cuarta parte de los esclavos moría durante la travesía atlántica, a pesar del interés de los negreros de que la carga llegara a América lo más sana y fuerte posible, así como en su mayor integridad, con el fin de obtener un mayor beneficio. También se han dado casos de rebeliones de esclavos durante el viaje, que fueron muy duramente reprimidas.

Llegados los esclavos a las colonias americanas, se procedía seguidamente a su venta pública para su inmediata incorporación al trabajo colonial como propiedad de su nuevo dueño que lo ha comprado, con el consiguiente beneficio para los negreros al completar todo este tráfico.

La era negrera, 1640-1807

Desde la segunda mitad del siglo XVII, el cambio cualitativo en la trata negrera responde al crecimiento de la demanda y a la organización de la oferta, racionales y complementarias, tanto en Europa como en Africa. En el dominio europeo, según F. Renault y S. Daget, la preparación económica y comercial de la trata de negros y su desarrollo durante este período sugieren que esta actividad constituye uno de los mercados más regulares en cuanto a la demanda y el consumo en el siglo XVIII. En el dominio africano, la preparación técnica y el desarrollo cuantitativo de la trata de negros sugieren que esta actividad forma uno de los sectores en general más productores y consumidores del siglo.

En opinión de J. Pope-Hennessy, si Inglaterra, Francia y Holanda estaban al principio interesadas en la trata de negros fue para suministrar a las colonias ibéricas la mano de obra esclava que necesitaban; pero desde que estos países tuvieron sus propias colonias en las Indias Occidentales recurrieron ellos mismos a la mano de obra negra. Y como señalan Mannix y Cowley dos cultivos aparentemente sin importancia, el del azúcar y el del algodón, influyeron entonces de modo profundo en la trata de esclavos. En esta misma idea insiste E. Williams al precisar el origen y desarrollo de la esclavitud: *en el Caribe, el azúcar; en el continente, el tabaco y el algodón. Un cambio en la estructura económica produjo una transformación correspondiente en el suministro de fuerza de trabajo.*

Como ya se ha indicado, Francia, en rivalidad con las otras naciones europeas occidentales, entra en el comercio de esclavos con la creación de la Compañía de las Indias Occidentales en 1664; a comienzos del siglo XVIII obtiene de la Corona española la concesión del asiento entre 1702 y 1713, y mantiene una situación de privilegio hasta en torno a 1725. Pero Francia, algo antes, a finales del siglo XVII, fue la excepción entre las naciones europeas al aplicar, mucho tiempo antes que ellas, una especie de legislación protectora, en opinión de Pope-Hennessy, como fue el *Código Negro,* una más de la gran serie de ordenanzas de Colbert.

El *Código Negro,* estudiado recientemente por L. Sala-Molins, fue promulgado por Luis XV en 1685, y confirmado y agravado en 1724, siendo su objetivo regular la esclavitud en las Antillas y en la Luisiana francesas, y marcando duramente la ley blanca sobre la población negra. La primera finalidad del *Código Negro* fue proteger el catolicismo en las Antillas bajo soberanía de Francia, prohibiendo a los herejes explotar una plantación y expulsar a los judíos. La segunda era cuidar que los esclavos fueran convenientemente tratados, bautizados e instruidos en la religión católica. Y la tercera, a la que está dedicada la mayor parte de los artículos del *Código,* era fijar las condiciones de propiedad, de vida, como los matrimonios, de trabajo y actividades de los esclavos negros.

El objetivo fundamental del *Código Negro,* como se indica en su preámbulo, es mantener la disciplina de la Iglesia católica, regular el estado y la situación de los esclavos negros, y atender las necesidades de las colonias francesas, con el fin de aumentar la seguridad e incrementar la producción de las plantaciones de las Indias Occidentales francesas. Pero Francia fue la única de todas las potencias coloniales europeas de la época que elaboró y promulgó un conjunto de leyes que regularán el régimen de la esclavitud, tan vinculado con la trata. Habría que esperar casi cien años para tener una legislación equivalente en las tierras sometidas a la potencia británica.

Fue Inglaterra la que frente a la rivalidad de Holanda y Francia se impuso desde los inicios del siglo XVIII en el control del comercio de esclavos y estableció un predominio que se mantuvo a lo largo de todo el siglo. En 1672 fue creada con este fin la *Royal African Company* —heredera de la *Company of Royal Adventures*—, que consiguió el monopolio de tal comercio hasta su disolución entre 1750 y 1752, siendo reemplazada por la *Company of Merchants Trading to Africa,* que desaparece en el siglo XIX.

Desde los comienzos del siglo XVIII los puertos británicos se transforman en los centros de la trata de negros que se concentran principalmente en cuatro: Londres, Bristol, Liverpool y Glasgow en Escocia. Inglaterra desarrolla así plenamente el sistema del *comercio triangular* que consiste, en primer lugar, en exportar mercancías y productos varios de Europa a Africa; después, en intercambiar estos productos en Africa por esclavos que son transportados a América; y por último, los beneficios obtenidos de los esclavos y otras materias coloniales y ultramarinas son traídás de América a Europa, que es donde quedan las ganancias conseguidas con tal comercio.

En esta época la organización de la trata negrera por el Atlántico es efectuada por la gestión de las grandes compañías comerciales con fuerte carácter monopolista, como las ya citadas compañías holandesa y francesa, y sobre todo la inglesa. Son compañías de economía mixta, con participación de los Estados, de los individuos próximos a la Corona, y de las mismas instancias políticas.

Uno de los principales objetivos de los ingleses era obtener el asiento español, que no desapareció hasta fines del siglo XVIII. Con ocasión de la Guerra de Sucesión en España por la instauración en su trono de Felipe V de Borbón, entre 1702 y 1713, Inglaterra trata de obtener el derecho legal del asiento que la Corona española había cedido, después de su disfrute alternativo entre genoveses, holandeses y portugueses, a la compañía francesa en 1702. En esta época, como señala Pope-Hennessy, el asiento había tomado el sentido especial de *monopolio de transporte de esclavos hacia las colonias españolas en América.* Por el Tratado de Utrecht en 1713, Inglaterra obtiene y asegura el derecho de asiento, perdido así por Francia.

La causa y el origen de este asiento se encuentra en la ausencia de fuertes españoles en la costa occidental de Africa. España había dependido, por este motivo, para suministrar esclavos a sus colonias, como ya se ha indicado, de genoveses, holandeses y portugueses, y, por último, de franceses, para pasar desde 1713 a manos de los ingleses. Desde esta fecha, por el tratado de asiento, consigue el monopolio del transporte la *British South Sea Company,* que fue fundada por carta en 1711 con esa finalidad de comerciar con esclavos hacia las colonias españolas en América, y que tuvo un éxito inmediato, negociando en este sentido con la *Royal African Company.*

De esta forma, Inglaterra se convierte en la principal nación negrera occidental, seguida de Portugal, que conservaba parte de su pasada e intensa actividad comercial de la trata. Los portugueses, tras la toma de Elmina por los holandeses en 1637, renunciaron a mantener fuertes permanentes en esa parte de la costa occidental africana, conservando sólo San Juan de Ajuda y Bissau. Concentraron en cambio su actividad mercantil más al sur, en torno al Congo y Angola, que durante el siglo XVIII fue virtualmente una reserva portuguesa. La trata se hizo larga y dificultosa, y des-

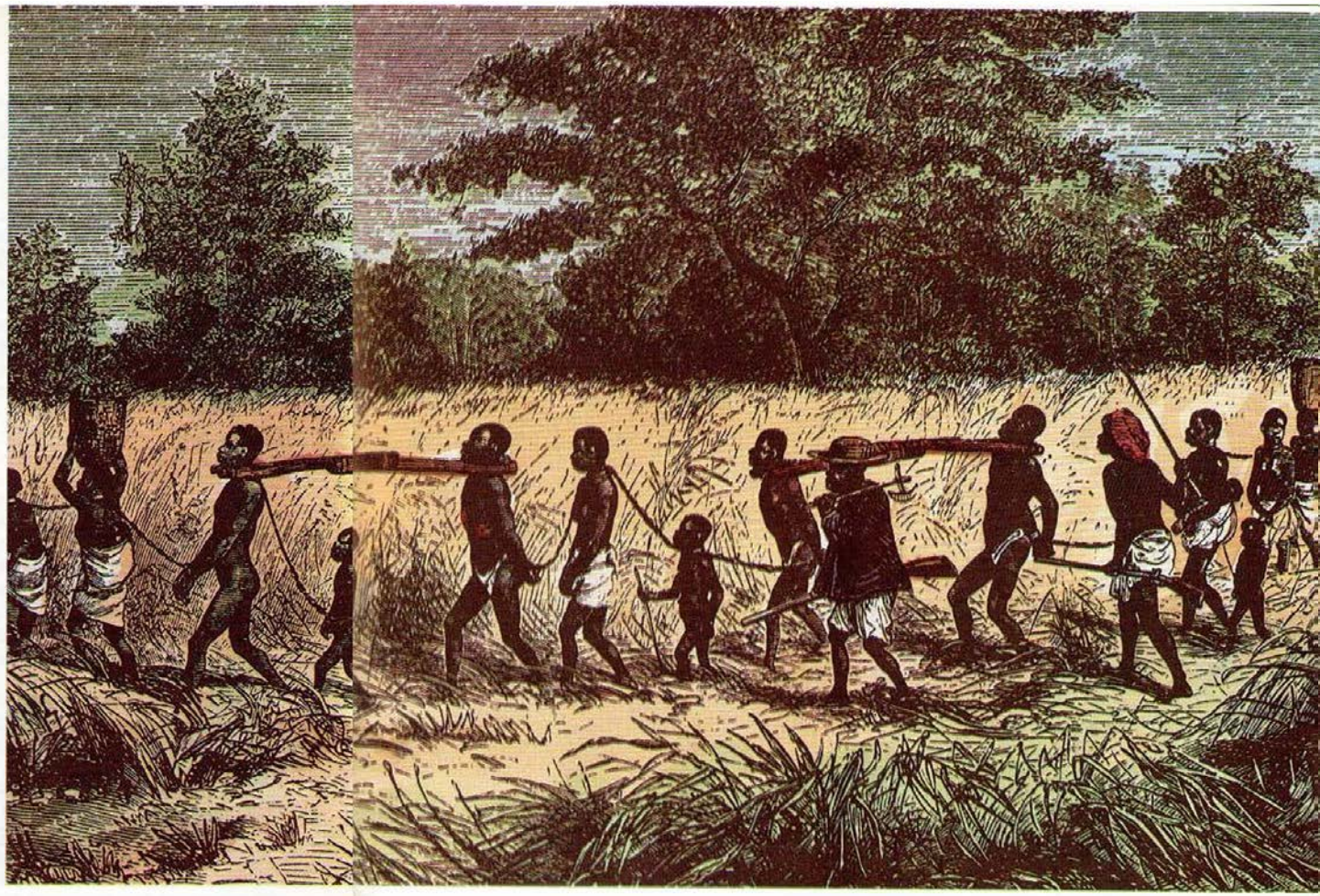
de el interior continental las caravanas de esclavos llegaban a la desembocadura del Congo, donde se les embarcaba, y con escalas en Fernando Poo y Santo Tomé se les transportaba a Brasil.

La organización de la trata negrera en este siglo se hace más compleja, como han estudiado F. Renault y S. Daget: la trata demanda y consume capital, y sus orígenes son diversos: familiares, locales, regionales, nacionales e internacionales, y mixtos. La trata demanda y consume, además, construcción naval y armamento, marinos y capitanes, y mercancías, que han sido clasificados por P. Rinchon en cinco categorías: armas de fuego y sus accesorios; vinos, alcoholes y espirituosos; metales, hierro, cobre y plomo; bisutería, y textiles. El intercambio entre una fuerza de producción —hombres— por productos inertes —mercancías— resulta beneficioso.

Al no haberse producido todavía —hasta 1795— la penetración de los occidentales en el interior del continente africano, excepto una limitada presencia francesa a lo largo del río Senegal, los europeos no disponían de la posibilidad de ser los productores directos de los cautivos destinados a la exportación, correspondiendo esta especialidad a los africanos mismos, donde una oferta posterior respondía a la demanda exterior.

Puesto que los europeos dependían para comerciar de la buena voluntad de los reyes africanos y sus dignatarios-traficantes, las compañías se vieron obligadas a interesarse en la política local desde el inicio de sus actividades mercantiles. Así las alianzas con las monarquías africanas eran ventajosas para el comercio de la Compañía. Los africanos vendían sus propios esclavos negros a los blancos; se llegaba a ser esclavo en Africa por delitos antisociales, como el adulterio o el secuestro, y también por ser prisioneros de guerra, consecuencia de una conquista militar. Hasta la aparición de los europeos los esclavos eran considerados en Africa como individuos útiles, destinados a tareas domésticas. Fueron los traficantes europeos los que enseñaron a los africanos cómo se podía vender a otros negros.

En este sentido, la organización militar y la utilización de las armas de fuego son dos motores de la trata. La finalidad esencial de las guerras sería la obtención de prisioneros que después se vendían a los traficantes para exportarlos como cautivos a ultramar, en opinión de algunos autores. Y con el fin de disponer de un número creciente de estos prisioneros-



Largas hileras de hombres, mujeres y niños, conducidos tal como muestra el grabado, debían cubrir largas jornadas para alcanzar la costa, donde les esperaban los negreros (grabado inglés del siglo XIX)

esclavos, tales guerras entre los africanos eran estimuladas por los europeos.

Si la guerra es un medio de producción de esclavos, otros son los *raids* organizados por equipos de traficantes bien entrenados contra pueblos poco o mal defendidos, o contra individuos en pequeños grupos aislados. En una de estas expediciones fue capturado en 1756 Olaudah Equiano, de Benín, junto con su hermana. Como escribe W. Rodney, el proceso mediante el cual los europeos obtuvieron cautivos en tierra africana, visto en forma global, no fue de ninguna manera el comercio. Fue, sí, la guerra, el engaño, el bandidaje y el secuestro.

Capturados de esta forma los esclavos, se organizaba la caravana que marchaba hacia la costa, donde se trasladaban a los buques. Estos podían actuar de dos maneras: por un lado, estaban los buques que se encontraban anclados cerca de la costa que hacían de almacén, al que se acercaban las piraguas con su cargamento; por otro lado, están los buques que tocaban en los fuertes y factorías fortificadas de la costa: entre Senegal y Angola había 43 de estas instalaciones repartidas entre franceses, holandeses, portugueses e ingleses, éstos dominantes.

La trata negrera se extendía entonces desde San Luis de Senegal hasta el cabo de Buena Esperanza, por toda la costa occidental africana y su *hinterland*. Las regiones más activas y pobladas eran las de Senegal a Sierra Leona, Costa de Marfil y Costa de Oro, Benín y Níger, y de Congo a Angola. Los establecimientos socio-políticos de la trata son de dos categorías: por un lado, las poblaciones de los ríos, como en Camerún, Gabón y Gambia; y por otro, las sociedades con Estado, como los reinos Ashanti, Yoruba, Benín, Loango y Congo.

Como se ha indicado, Inglaterra controlaba el comercio de esclavos desde comienzos del siglo XVIII, en especial por la obtención del asiento español en 1713. La práctica de este derecho del asiento por los ingleses tuvo varias consecuencias, además de favorecer el predominio inglés en la trata, como son: el incremento del número de esclavos trasladados a América, el desarrollo del contrabando de esclavos negros, y las diferencias y rivalidades hispano-inglesas que llevan a la guerra entre ambos países en 1740; esta guerra interrumpe momentáneamente el comercio del asiento, y aunque renovado por cuatro años en el Tratado de Aix-la-Chapelle en 1748, el contrato fue finalmente anulado en 1750.

A lo largo de estos años, la *British South Sea Company* comerciaba con esclavos desde las islas hacia las Indias Occidentales, ya que no poseía fuertes sobre las costas de Afri-

ca. Estos fuertes fueron propiedad, hasta mediados del siglo XVIII, de la *Royal African Company*, negociando ambas compañías entre sí, y cuyos objetivos en Africa negra eran: por un lado, la importación a Inglaterra de los productos locales africanos, como oro y marfil; y por otro, la exportación de negros a las Indias Occidentales que tenían necesidad de esclavos. El mantenimiento de los fuertes africanos constituía un elevado gasto y fue una de las causas del endeudamiento progresivo de la Compañía, que fue disuelta entre 1750 y 1752; tales fuertes cayeron en manos de un comité de comerciantes británicos, sostenidos por los subsidios del gobierno, que aseguraba su mantenimiento.

Durante esta época, además de las principales naciones citadas, dedicadas al comercio negrero —Inglaterra, Portugal, Holanda, Francia y España—, otros países europeos orientaban también sus actividades a la trata de esclavos, aunque con menos intensidad, como se estudia en *La traite des noirs par l'Atlantique. Nouvelles approches*, y que son: los Países Bajos meridionales, Alemania, Dinamarca y Suecia.

En cuanto a la política esclavista por parte de la Corona española, desde la década de los años cincuenta del siglo XVIII, los sucesivos gobiernos de Fernando VI y Carlos III se muestran contrarios al privilegio del asiento controlado por los ingleses, que fue derogado en 1753, e iniciándose una serie de reformas. Por estos años el monopolio para la introducción de esclavos negros, principalmente en las islas del Caribe, fue otorgado a la española Real Compañía de La Habana. Hasta entonces, como señala F. Ortiz, sucesivas licencias y asientos permitieron la entrada en Cuba de repetidos cargamentos de esclavos. El incremento de la industria del azúcar hizo cada vez más necesarios los brazos esclavos para los ingenios. A la trata habitual hay que añadir la trata clandestina, que iba en aumento y fue tan importante que hubo que proteger por medio de medidas especiales, como la Real Cédula de 18 de julio de 1775, los derechos de los asentistas.

En 1778 España intentó adquirir algunos enclaves africanos para poder realizar directamente el comercio de esclavos. Así, por los tratados de San Ildefonso y El Pardo en 1777 y 1778 entre España y Portugal, se acordó un intercambio entre territorios suramericanos, para los portugueses, y africanos para los españoles, que obtuvieron los derechos de soberanía sobre algunas islas, como Fernando Poo, y territorios de Guinea Ecuatorial. Los ingleses tenían entonces en Africa catorce factorías, tres los franceses y cuatro los alemanes. Aunque España intentó, tras la firma de los citados Tratados, la anexión y colonización de las islas guineanas por medio de la organización de las primeras expediciones, fracasó en su empeño, que hubo de abandonar hasta mediados del siglo XIX, cuando el comercio de esclavos ya estaba condenado y perseguido, y sólo se practicaba el contrabando.

En 1788 fue propuesto el último asiento, pero fracasó. Los hacendados seguían protestando contra el sistema monopolista, y se instaba cerca del gobierno de Madrid en favor de la libertad de la trata. Al fin, por Real Cédula de 28 de febrero de 1789 se permitió a españoles y extranjeros introducir esclavos negros en las Indias, por los puertos de Santo Domingo, Puerto Cabello, San Juan de Puerto Rico y La Habana. La Real Cédula de 24 de noviembre de 1794 extiende y amplía la

Burton en Zanzíbar

La descripción que hizo Burton del mercado de 1856 indica cuán poco habían mejorado las cosas desde los días del capitán Smee. «Hileras de negros —relata él— permanecían como bestias mientras el intermediario voceaba bazar khush, *los menos horribles de los oscuros rostros, algunos de los cuales apenas parecían humanos, estaban coronados por gorros de dormir de color escarlata. Todos estaban terriblemente delgados, con las costillas salientes como los cercos de un tonel, y no pocos se hallaban agazapados en el suelo, demasiado débiles para tenerse en pie. Los más interesantes eran los muchachuelos, los cuales hacían muecas, mostrando los dientes, como complacidos por el degradante y nada decoroso reconocimiento al que personas de ambos sexos y de todas las edades eran sometidas. La exhibición de las mujeres resultaba un espectáculo pobre y despreciable; había sólo una muchacha de aspecto decente, con las cejas cuidadosamente ennegrecidas. Parecía modesta, y probablemente había sido expuesta a la venta a consecuencia de alguna inexcusable ofensa contra el decoro. Por regla general nadie compra esclavos domésticos (para distinguirlos de los salvajes) adultos, varones o hembras, por la simple razón de que los dueños no se separan de ellos hasta que se los encuentra insoportables... Los tratantes nos sonreían y estaban de buen humor. Luego había el barrio de las prostitutas, donde las mujeres tenían «rostros como de pelados simios y flacas piernas embutidas en piezas de seda encarnada».*

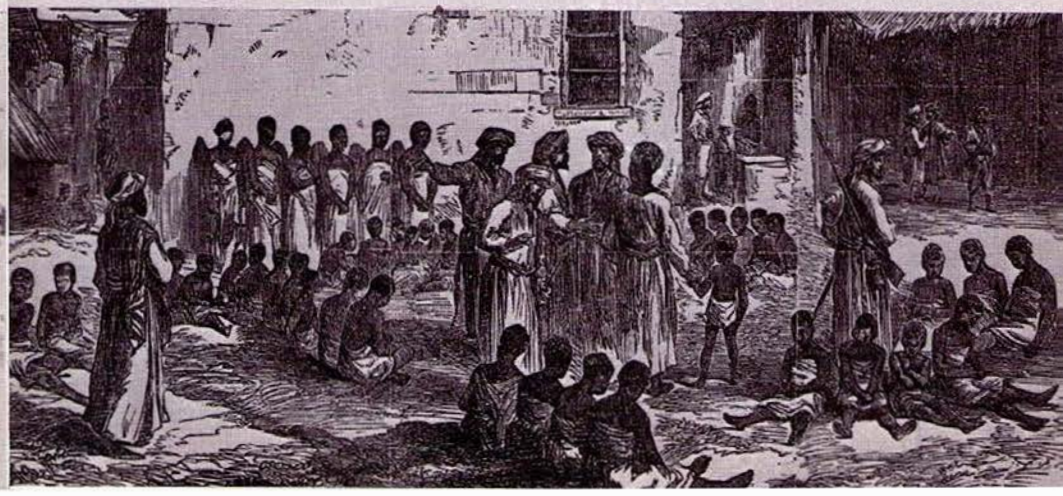
Eran los esclavos salvajes del interior quienes, aun cuando vendibles, causaban la mayor parte del desorden en Zanzíbar. Vagaban por las calles en busca de comida como jaurías de perros hambrientos, y se hallaban dispuestos a cualquier violencia, a cualquier forma de pillaje. Nadie daba vueltas por la ciudad sin llevar armas encima, y de noche todas las puertas y postigos se atrancaban para protegerse de los merodeadores de las desiertas calles.

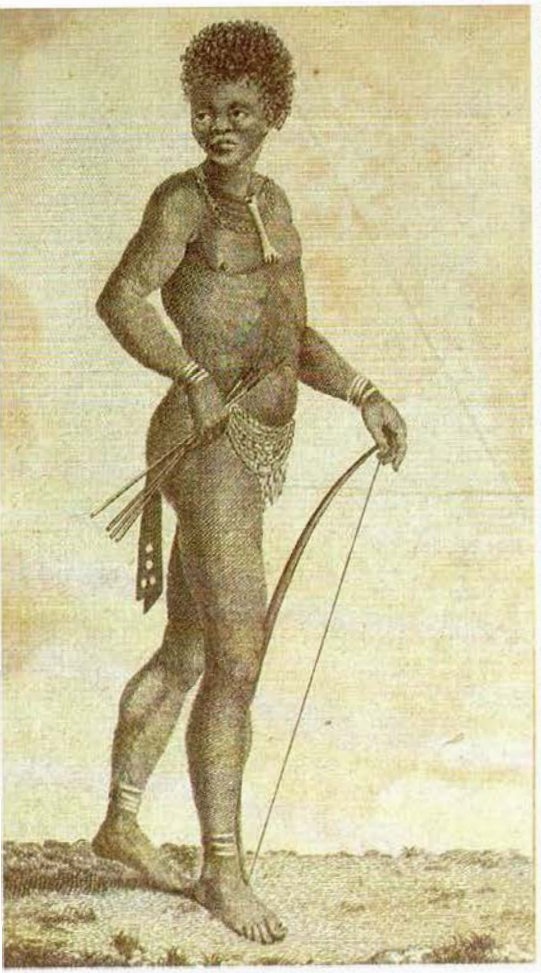
Los esclavos domésticos, por otro lado —los que habían nacido o sido adiestrados en Zanzíbar y eran más o menos civilizados—, presentaban otros problemas. Eran los más perezosos, los más sucios, los más deshonestos de los criados; pero sus dueños árabes no podían concebir la vida sin ellos. Con frecuencia, tales esclavos eran incorporados a la familia y no recibían un duro trato: si una concubina tenía un hijo de su dueño, era enseguida declarado libre y adoptado como hijo o hija de la casa. Sin embargo, la embriaguez y los pequeños hurtos continuaban siendo la regla entre los domésticos en la mayoría de las casas, y esclavos y dueños yacían apresados en una telaraña de mutua desconfianza y aun de odio.

Había por aquel tiempo unos cinco mil árabes en Zanzíbar, y algunos de ellos tenían hasta dos mil esclavos...

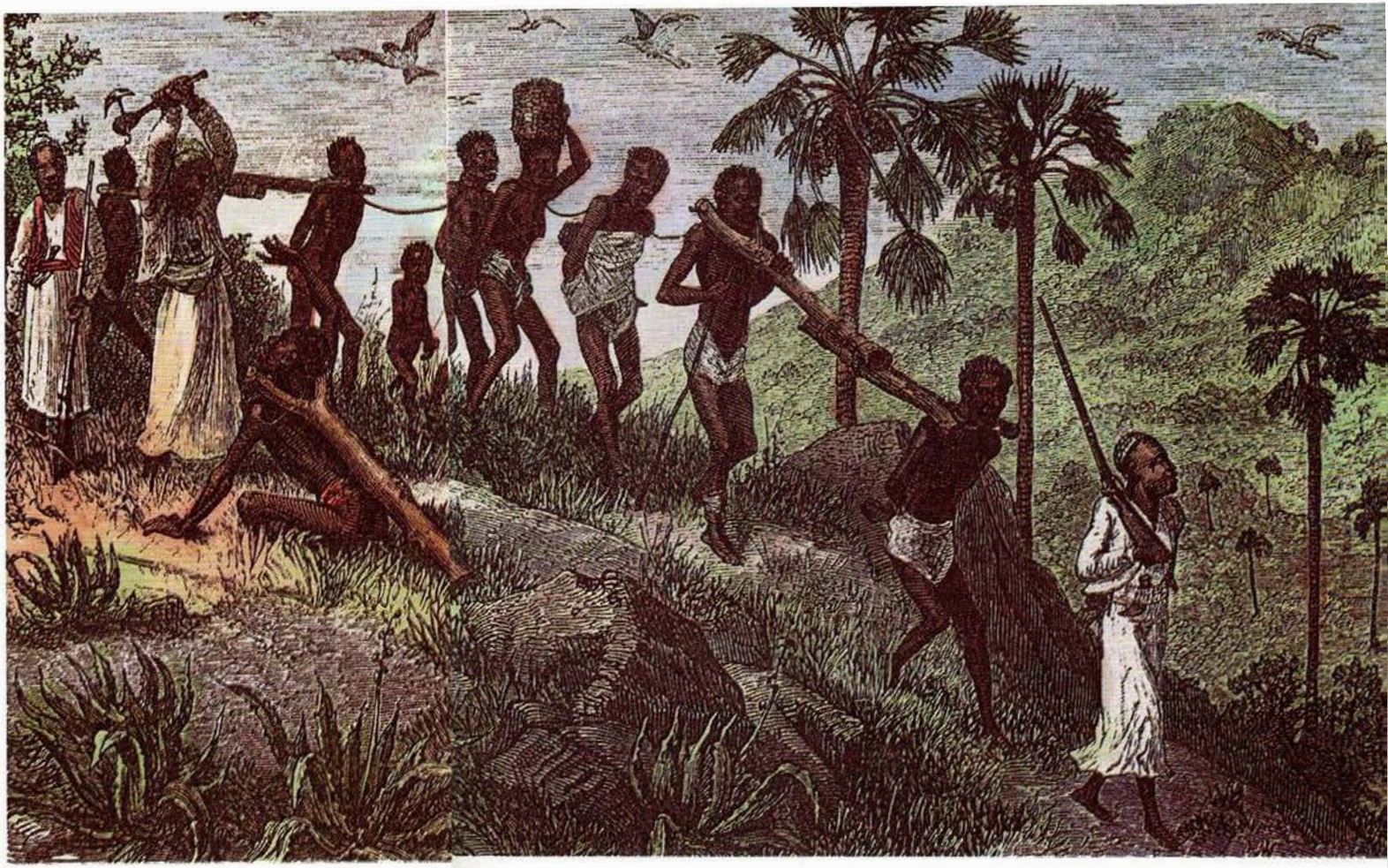
(*El Nilo Blanco*, Plaza y Janés, Barcelona, 1974.)

Puerto y mercado de esclavos en Zanzíbar, siglo XIX





La esclavitud, aunque abolida por la mayoría de los países a finales del siglo XVIII o comienzos del XIX, aún continuó durante muchos años más y es una de las causas de la decadencia y atraso de África. Este grabado del siglo XIX representa a un guerrero hotentote



Los negreros, por lo general árabes o musulmanes negros —sobre todo en el siglo XIX—, tenían pocos escrúpulos en asesinar a los hombres que constituían su mercancía, cuando enfermaban o, heridos, no podían seguir la marcha (grabado inglés, siglo XIX)

anterior. España no dio libertad absoluta para la trata, pero lo concedido era suficiente para que la población negra aumentara en el Caribe de manera considerable, en especial en Cuba, lo que se reflejaba de forma apreciable en el desarrollo de las plantaciones.

Al finalizar el siglo XVIII, la trata había alcanzado un gran incremento, tanto la legal como el contrabando. Pero también en este tiempo comienza a plantearse y pronto adquiere auge el proceso abolicionista. Este movimiento culmina en el siglo XIX, aunque suprimido el comercio legal se mantiene también durante todo el siglo el comercio clandestino de esclavos, lográrdose a largo plazo la definitiva supresión tarto de la trata como del régimen de esclavitud, que se inicia con la abolición de la trata por algunos países: Dinamarca en 1792, Francia en 1793, algunos Estados norteamericanos en 1794, y especialmente por su mayor influencia y significación, Inglaterra en 1807; y en el plano internacional, por el acuerdo de la abolición del tráfico de esclavos adoptado, por iniciativa inglesa, en el Congreso de Viena en 1815.

Contrabando negrero y final de la trata, 1807-1870

Pero como ya se ha indicado, a pesar de las actividades y expansión creciente del movimiento abolicionista, de las primeras medidas legales tomadas en este sentido por algunos países, y de su planteamiento internacional desde 1815, con los consiguientes tratados y disposiciones abolicionistas, la importancia que había adquirido la trata hace que ésta no desaparezca con la aplicación de la nueva legislación, sino que se transforme en un comercio clandestino o contrabando de esclavos, contra el que va a luchar principalmente Gran Bretaña, que se mantiene hasta el comienzo del último tercio del siglo XIX.

Así lo señala José Luciano Franco cuando escribe que, colocada fuera del derecho de gentes y al margen de la ley, la trata de negros continúa; los reyezuelos africanos, agentes y suministradores de esclavos, encuentran en ella su provecho y las colonias españolas y portuguesas donde están los principales compradores habrán de tardar en abolir la esclavitud. Entre Africa y América, los traficantes no faltan, pero el derecho de visita internacional les obliga a modificar su táctica. Franceses y norteamericanos compiten en este contrabando que deja grandes beneficios. En las diversas épocas de la trata prohibida, los beneficios se hicieron mayores a medida que la vigilancia llegaba a ser más estricta.

Por su parte, D. P. Mannix y M. Cowley enumeran los factores que hacen que se mantenga e, incluso, se incremente el tráfico negrero de contrabando durante la primera mitad del siglo XIX:

1. A pesar de haber sido legalmente prohibida su importación en el hemisferio occidental, la demanda de esclavos aumentó enormemente.

2. Si bien es cierto que las medidas legales contra el tráfico de negros no redujeron la demanda de mano de obra esclava, hay que decir que tampoco suprimieron el suministro de esclavos.

3. Los tratantes de esclavos continuaron comprando porque el tráfico ilegal dejaba enormes beneficios por poco afortunado que fuese el viaje.

4. La tecnología naval favoreció a los traficantes de esclavos hasta los postreros años del tráfico ilegal.

5. Acaso el mayor obstáculo para la supresión del tráfico negrero consistía en que la trata era efectuada por proscritos de todas las naciones, en barcos procedentes de multitud de puertos, y las complicaciones internacionales parecían insolubles.

Durante toda la primera mitad del siglo XIX el tráfico clandestino de esclavos se incrementó, sobre todo al crecer rápidamente su demanda en los campos de algodón de Estados Unidos y en las plantaciones de café de Brasil, así como de azúcar en Cuba. Al final del primer tercio declinó durante unos años, pero volvió a florecer después de 1830, y a finales de esta década, aunque estaba ya prohibido por todas las naciones occidentales, tal tráfico alcanzaba de nuevo su cénit. A lo largo de la década de los años cuarenta Gran Bretaña incrementó sus medidas contra este tráfico, tanto sobre el mar como en Africa, y desde 1850 se pudo apreciar que la larga lucha para suprimir la trata negrera estaba obteniendo resultados, decayendo el comercio esclavista en la costa occidental de Africa.

Al otro lado del Atlántico, el mercado de esclavos se iba reduciendo y la trata clandestina y el régimen esclavista en general entran en plena decadencia durante la década de los años sesenta; y en 1867 los británicos retiraron su escuadra antiesclavista atlántica, pues ya no se sentía su necesidad. Los tribunales mixtos para juzgar la trata clandestina de esclavos, establecidos por los tratados internacionales, se suprimieron entre 1868 y 1869; no se había presentado ningún caso ante ellos en varios años.

Prácticamente, la trata de esclavos en el Atlántico había llegado a su fin, después de cuatro siglos.

Sobre la trata negrera hay dos cuestiones que preocupan a los historiadores (*Histoire generale de l'Afrique*, vol. 6): en primer lugar, la cantidad de esclavos que han sido sacados de Africa; y, en segundo, cuáles fueron para el continente negro las consecuencias de tal extracción. En lo que concierne a ambas cuestiones se oponen dos escuelas: sobre la primera, mientras para unos autores son 150 ó 200 millones los extraídos, otros lo reducen a 15 ó 20 millones. Y, en relación con la segunda, mientras unos tienden a minimizar las consecuencias económicas de la trata, otros piensan que el tráfico negrero contribuye en gran medida al desarrollo de las potencias occidentales y a la decadencia del continente negro.

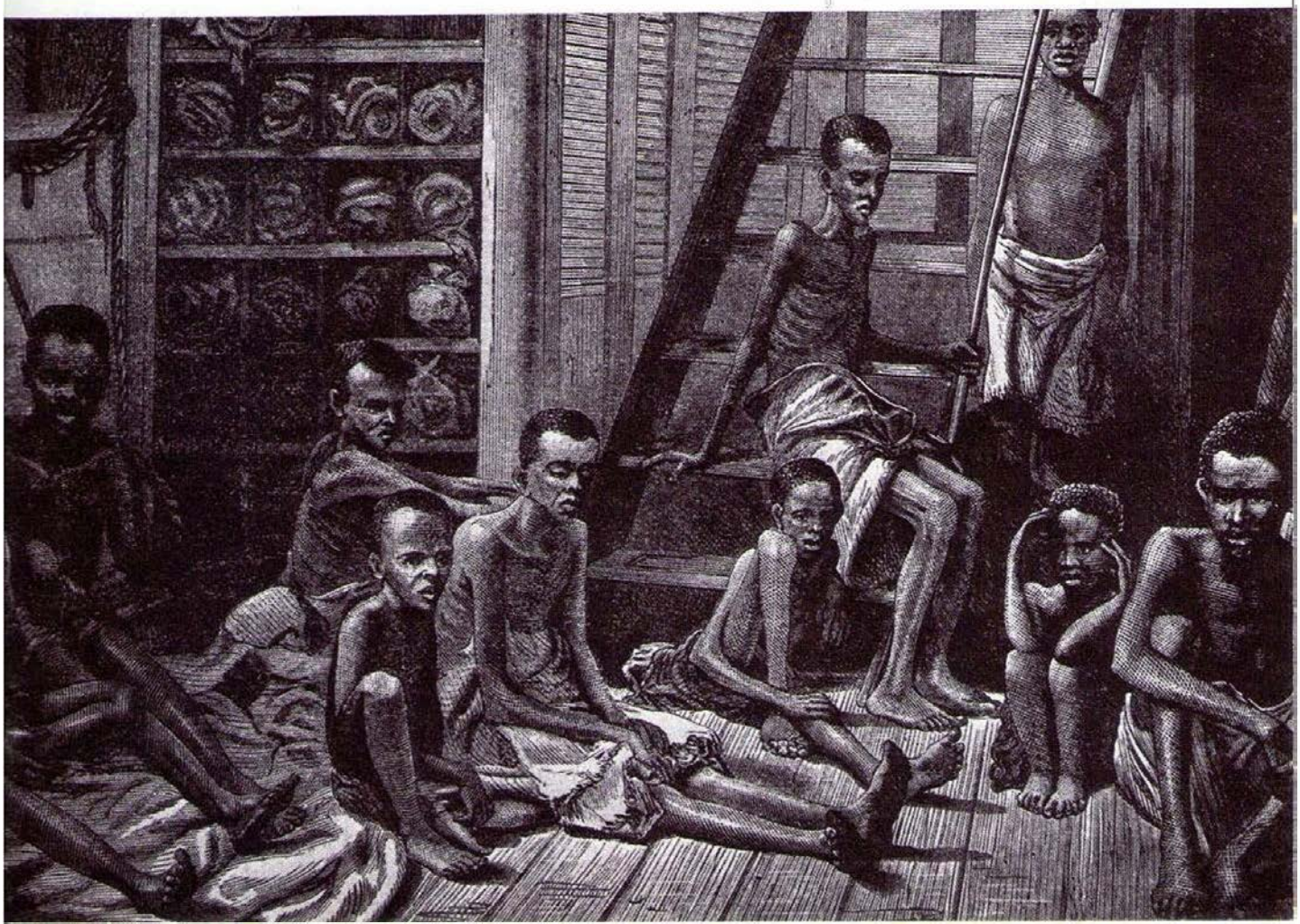
En relación con la cantidad de esclavos negros sacados de Africa a lo largo de estos siglos, las cifras dadas por los autores, como se ha indicado, varían mucho. Los ritmos y la densidad de este tráfico también varían: débiles y después acrecentados durante los dos primeros siglos, alcanzan su más alto nivel en el siglo XVIII, disminuyendo luego en el siguiente.

Es muy difícil evaluar el número de esclavos trasladados desde Africa, ya que los datos son fragmentarios. Ph. Curtin ha analizado las dimensiones del comercio con sus estudios cuantitativos. Para W. E. B. Du Bois las cifras son: un millón en el siglo XVI, tres en el XVII, siete en el XVIII y cuatro en el XIX, lo que hacen un total de 15 millones. Según La Roncière son menos de un millón en el siglo XVI, 15 entre los siglos XVII y XVIII y cinco en el XIX, que suman algo más de 20 millones en total. A estas cifras hay que añadir que según la consideración de los autores, por un esclavo llegado a América, hay que contar además cinco muertos en Africa o durante la travesía, lo que aumenta la cifra total en torno a los 100 millones. A. Ducasse por su parte eleva la cantidad a 150 millones.

Las consecuencias de la trata

Sobre las consecuencias de la trata para Africa, la opinión mayoritaria de los autores es que ésta constituye una de las causas fundamentales de la decadencia y el atraso del continente negro; trata que se encuentra vinculada a otros factores igualmente negativos como son la enorme destrucción de sus riquezas naturales, la esclavitud, las razzias, la barbarie de los negreros y el exterminio de los negros. En opinión de J. Suret-Canale la trata ha

Antiguo fuerte portugués en Zanzíbar



Mercancía humana hallada en un barco negrero detenido por un navío de guerra británico en 1866

paralizado el desarrollo de las fuerzas productivas de Africa negra, en primer lugar por la enorme pérdida numérica de fuerza de trabajo y, sobre todo, por sus consecuencias económicas y políticas indirectas; durante todo el tiempo de la trata el continente negro ha vivido en una situación de inseguridad permanente.

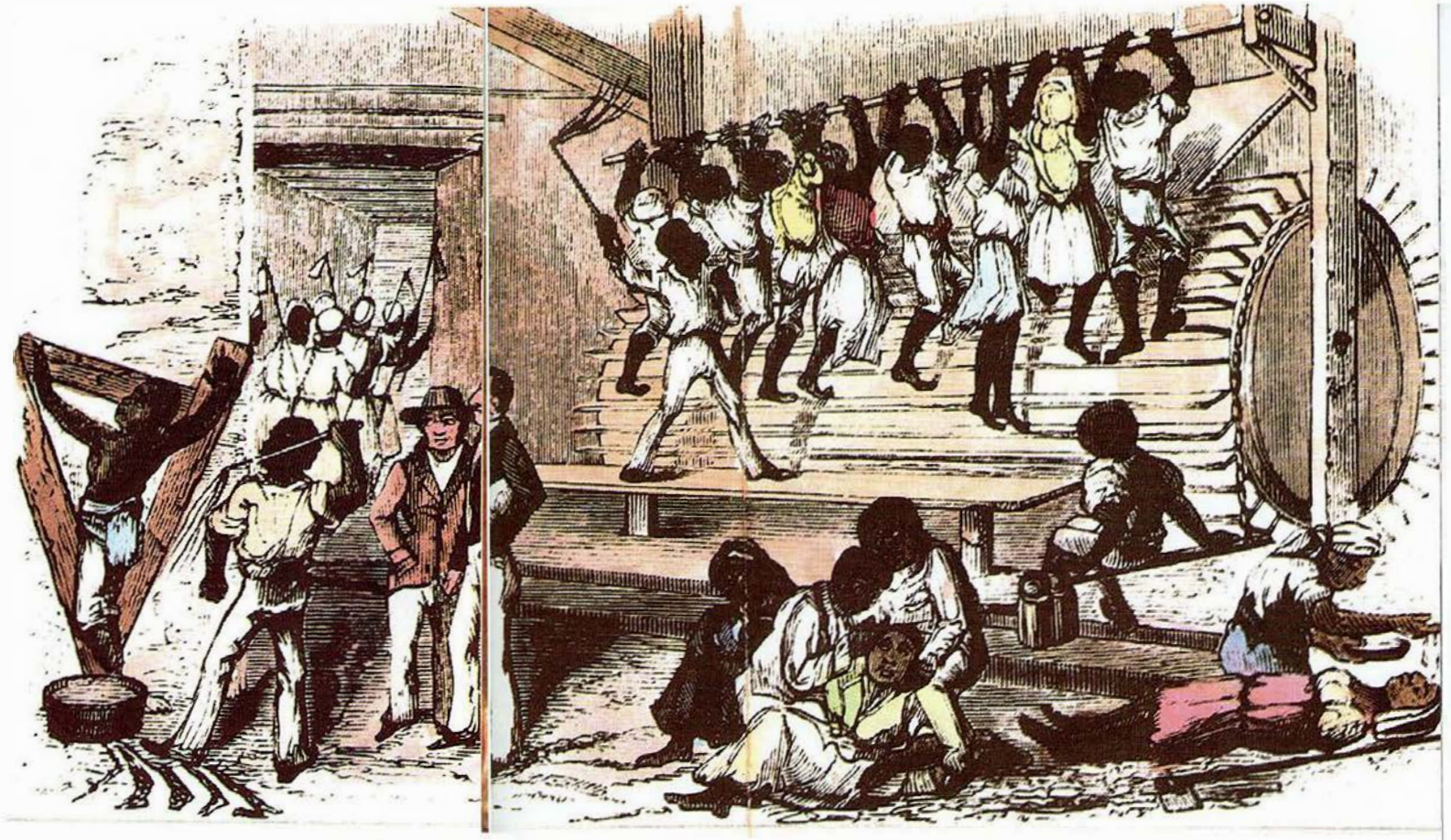
W. Rodney, por su parte, habla del comercio europeo de esclavos como un factor fundamental del subdesarrollo africano, señalando que los cargamentos de seres humanos siempre fueron hechos por europeos, y enviados a mercados controlados por europeos, y que esto se realizó únicamente en interés del capitalismo europeo. Los primeros cuatro siglos del comercio afroeuropeo afianzaron en un sentido muy real las raíces del subdesarrollo africano. El tráfico de esclavos y sus consecuencias en Africa dan la imagen general de destrucción que lo caracterizó, destrucción que fue una consecuencia lógica de la manera en que se obtenían los cautivos en Africa. La pérdida masiva de la fuerza de trabajo adquiere contornos de mayor gravedad cuando se considera que ésta estaba compuesta por los hombres y mujeres jóvenes más hábiles.

Destacar la pérdida de población africana es sumamente pertinente para considerar su desarrollo socioeconómico. La pérdida de la población afectó la actividad económica de Africa tanto directa como indirectamente: la agresión esclavista estaba desarmando a los africanos en su lucha por enfrentar y dominar la naturaleza, que es un primer requisito del desarrollo. La violencia significó, paralelamente, inseguridad. Las oportunidades que ofrecía la presencia de los mercaderes europeos de esclavos llegaron a constituir el motivo principal de los enfrentamientos que en escala considerable tuvieron lugar entre distintas comunidades africanas y aun en el interior de éstas. La violencia adoptó la forma sobre todo de ataques relámpago y secuestros, y no tuvo propiamente el carácter de una guerra formal, hecho que justamente contribuyó a alimentar el miedo y la incertidumbre en la vida diaria.

En síntesis, puede establecerse que las consecuencias de la trata para Africa son varias: demográficamente, supone la despoblación y la disminución del ritmo de crecimiento de amplias regiones continentales; económicamente, la destrucción y paralización de actividades y la pérdida de fuerza y capacidad de trabajo; socialmente, la inestabilidad e inseguridad permanentes con la ruptura y los conflictos internos, y geográficamente, ha influido en la persistencia del aislamiento africano.

En cuanto a las consecuencias de la trata para Europa y el mundo americano, los autores se han centrado y han polemizado sobre las relaciones existentes entre trata y esclavitud con el capitalismo occidental, como han estudiado, entre otros, E. Williams, W. Rodney y E. Genovese. En opinión de estos autores, la trata ha permitido asegurar la prosperidad de las economías americana y europea y, en especial, de las ciudades portuarias de la Europa atlántica. Las fuerzas productivas arrancadas a Africa y las riquezas acumuladas gracias a ello han servido para edificar la civilización capitalista moderna.

En relación con esta cuestión escribe W. Rodney que *el comercio europeo de esclavos y el comercio europeo ultramarino en general, tuvieron lo que se conoce como efectos multiplicadores en el desarrollo de Europa, en una dirección muy favorable.* Esto quiere decir que los beneficios que se derivaron de los contactos con el extranjero se fueron extendiendo a muchos niveles de la vida europea no directamente conectados con el comercio extranjero, y que la sociedad entera fue quedando así mejor equipada, más capacitada para llevar a cabo su propio desarrollo interno. En cuanto a Africa, lo que ocurrió fue precisamente lo contrario, y no sólo en la esfera de la tecnología, sino también en lo referente al tamaño y la utilidad de todas las economías africanas.



La trata de negros en sí misma y la explotación de los esclavos fueron dos de los motores que movieron la revolución industrial tanto en Europa como en América (grabado inglés, siglo XIX)

E. Williams ha estudiado, desde su perspectiva histórica, la relación entre el antiguo capitalismo, como era representado por Gran Bretaña, y la trata de esclavos negros, la esclavitud de los negros y el comercio colonial en general de los siglos XVII y XVIII. Hace así un estudio económico del papel representado por la esclavitud y la trata de esclavos negros en el suministro del capital que financió la revolución industrial en Inglaterra, y del capitalismo industrial maduro que provocó la destrucción del sistema esclavista.

Para este autor *los siglos XVII y XVIII fueron los siglos del comercio, como el siglo XIX sería el siglo de la producción.* Y, para Gran Bretaña, ese comercio sería fundamentalmente el comercio triangular, cuya base era la trata de esclavos. En este comercio triangular, Inglaterra suministraba las exportaciones y los buques; Africa aportaba la mercancía humana; las plantaciones americanas proporcionaban las materias primas coloniales. El buque negrero zarpaba de la metrópoli con una carga

de productos manufacturados; éstos eran intercambiados en la costa africana, con una tasa de utilidad, por negros, y los negros eran a su vez negociados en las plantaciones, sobre la base de otra ganancia, por una carga de productos coloniales que era transportada de regreso a la metrópoli.

De este modo, el comercio triangular ofrecía un triple estímulo a la industria de Gran Bretaña. Los negros eran adquiridos con manufacturas británicas; transportados a las plantaciones producían azúcar, algodón y otros productos tropicales, cuyo procesamiento creaba nuevas industrias en Inglaterra; por otra parte, el mantenimiento de los negros y sus propietarios, en las plantaciones, creaba otro mercado para la industria británica, para la agricultura de Nueva Inglaterra y para las pesquerías de Terranova. Y añade: *Hacia 1750, era difícil encontrar en Inglaterra una ciudad comercial o manufacturera que no estuviese en cierta forma conectada con el comercio colonial triangular o directo. Las ganancias así obtenidas constituyeron una de las principales corrientes de esa acumulación de capital en Inglaterra que financió la revolución industrial.*

Gran Bretaña acumulaba así grandes riquezas gracias al comercio triangular y a la trata de negros, precisa E. Williams. El aumento de bienes de consumo que requería ese comercio, puso inevitablemente en movimiento el desarrollo de la fuerza productiva del país. Esta expansión industrial necesitaba financiamiento. Se produce entonces la inversión, en la industria británica, de las utilidades procedentes del comercio triangular, que proporcionaron parte del inmenso desembolso realizado en la construcción de las vastas fábricas requeridas para satisfacer las necesidades del nuevo proceso productivo y de los nuevos mercados.

En síntesis, se puede concluir que las consecuencias de la trata para Europa han sido decisivas, pues se encuentra relacionada con el desarrollo mercantil, la acumulación de capitales, la prosperidad económica industrial y, en general, con la evolución capitalista occidental y su crecimiento.

El estado de la cuestión

Como indican W.E. Minchinton y P.C. Emmer en la Introducción de la obra *La traite des noirs par l'Atlantique. Nouvelles approches,*

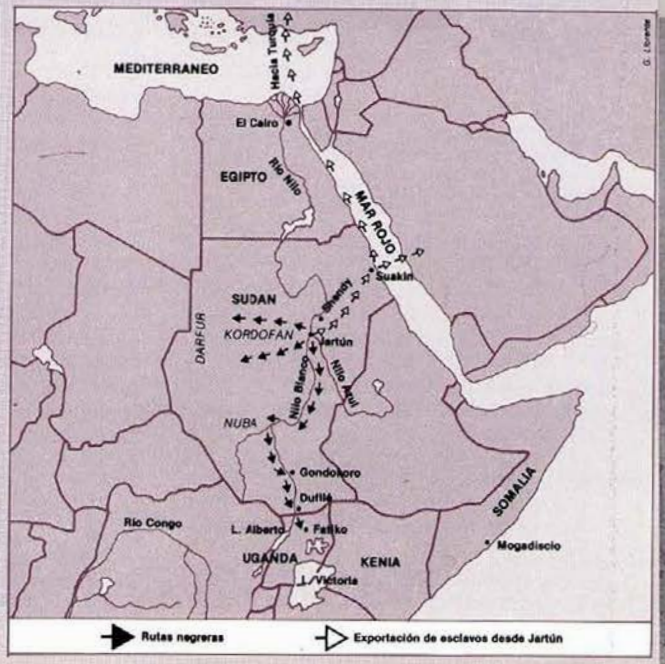
El mercado negrero de Jartum

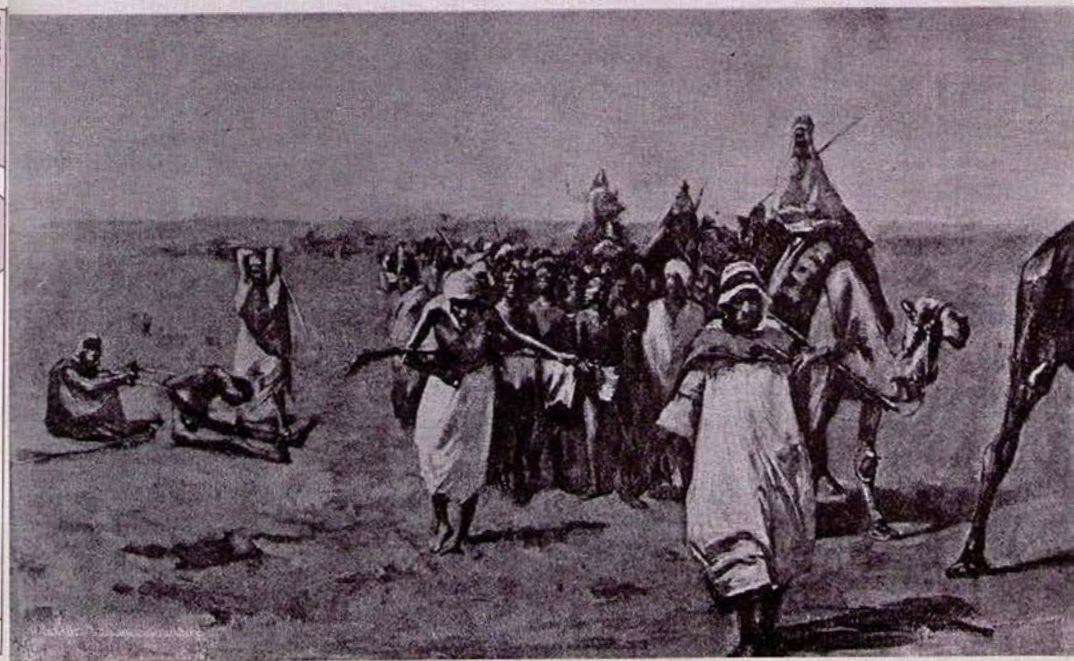
...el comercio de esclavos era el que mantenía a Jartum en movimiento. Cualquier aventurero sin un penique podía convertirse en un tratante con tal que quisiera pedir dinero prestado a un interés que alcanzaba hasta el 80 por 100. Con una expedición normal, un tal tratante navegaría hacia el sur desde Jartum, en diciembre, con doscientos o trescientos hombres armados, y en algún punto conveniente desembarcaría y formaría una alianza con un jefe indígena. Luego, los hombres de la tribu, junto con los negreros de Jartum, caerían de noche sobre alguna aldea vecina, quemando las chozas poco antes de amanecer y disparando hacia las llamas. Eran las mujeres lo que principalmente querían los negreros, y éstas eran aseguradas colocando una pesada vara ahorquillada, llamada sheba, *sobre sus hombros. La cabeza quedaba sujeta por un travesaño, las manos eran atadas a la vara por una cadena pasada alrededor de sus cuellos. Todo lo que la aldea contenía sería arrebatado —ganado, marfil, grano, hasta el tosco aderezo, que era separado de los cadáveres de las víctimas— y luego toda la cabalgata retrocedería hacia el río para esperar el embarque para Jartum. Con el ganado robado, el tratante compraría marfil y, a veces, por marfil estaría dispuesto a redimir a una esclava. Algunas veces también el traficante se volvería contra su aliado indígena y lo despojaría en la misma forma que a los otros; pero con más frecuencia estas alianzas eran mantenidas de año en año, preparando el jefe indígena una nueva provisión de esclavos y marfil mientras el traficante vendía la última partida en Jartum. Todo tratante tenía su propio territorio, y por mutuo acuerdo el país era dividido en todo el camino desde Jartum a Gondokoro y más allá.*

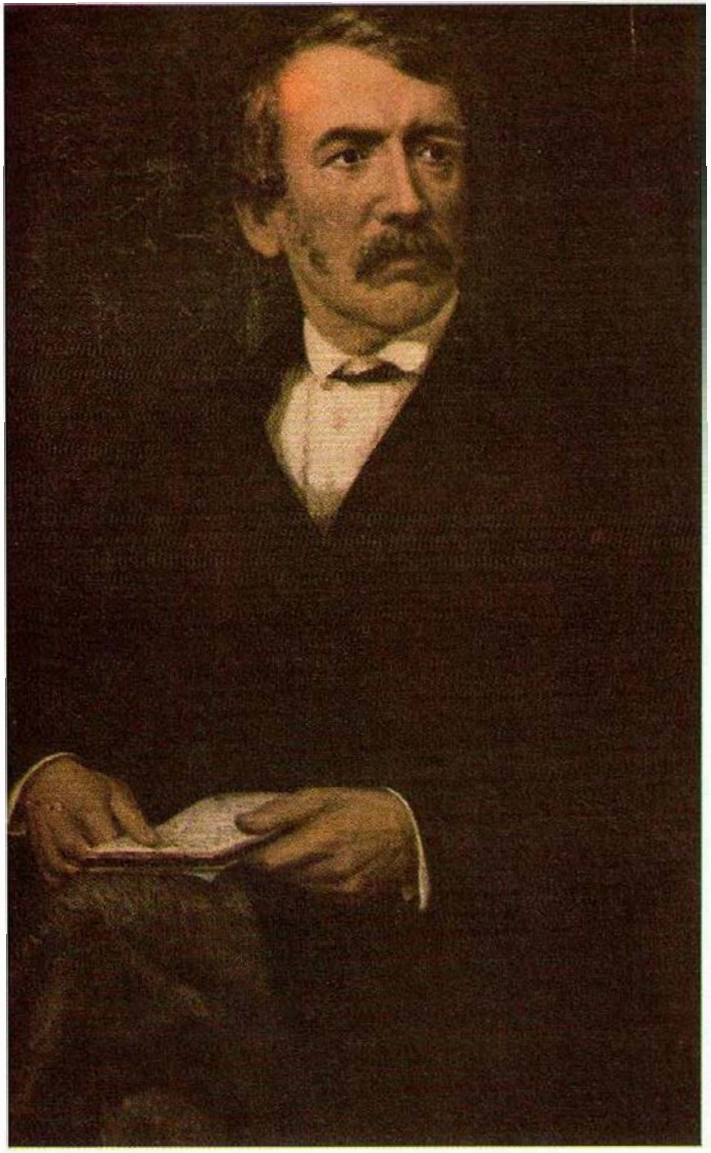
En una buena temporada, un negrero en pequeña escala podía contar con obtener veinte mil libras de marfil, equivalentes a cuatro mil libras esterlinas en Jartum, más cuatrocientos o quinientos esclavos vendidos a un precio de cinco o seis libras esterlinas cada uno: un total de dos mil quinientas libras, quizá. Con este capital pagaba sus deudas, organizaba una nueva expedición y año tras año ensanchaba su negocio.

(Alan Moorehead, *El Nilo Blanco*, Plaza y Janés, 1974.)

Izquierda: *Gessi Bajá, explorador italiano.* Centro: *Jartum, nudo del comercio negrero en África central y oriental en el siglo xix.* Derecha: *caravana de esclavos en Uganda.*







Izquierda: *David Livingstone, explorador y misionero británico que luchó denodadamente contra la esclavitud.* Derecha: *esclavos negros cargando un vapor en el Mississippi*

desde mediados del siglo XVIII se registra un considerable volumen de escritos sobre la trata de esclavos negros por el Atlántico, que prosigue con un creciente número de publicaciones a lo largo del siglo XIX y comienzos del XX. A mediados de este último siglo, algunas de estas publicaciones dieron un nuevo carácter e impulso al estudio de estos temas: así, en 1944, el sugestivo e importante trabajo de E. Williams: *Capitalismo y esclavitud,* pronto discutido y polémico; y en 1969 la obra también clave en la historiografía sobre estos temas de Ph. Curtin: *The Atlantic Slave Trade: a Census.*

Desde la publicación de estas obras decisivas en la historiografía esclavista se ha iniciado una nueva fase en el tratamiento de estos temas, con nuevas publicaciones que plantean revisiones, polémicas, nuevas perspectivas y una reconsideración general de los asuntos, desde un punto de vista tanto científico como crítico, con el protagonismo principal de la historiografía británica, norteamericana y francesa, a las que puede añadirse últimamente la cubana.

En las discusiones actuales sobre la historia de la trata de esclavos la atención de los historiadores tiende a centrarse sobre tres cuestiones principales: el carácter y las dimensiones del comercio negrero, las regiones continentales afectadas, y la relación entre esclavitud y crecimiento económico.

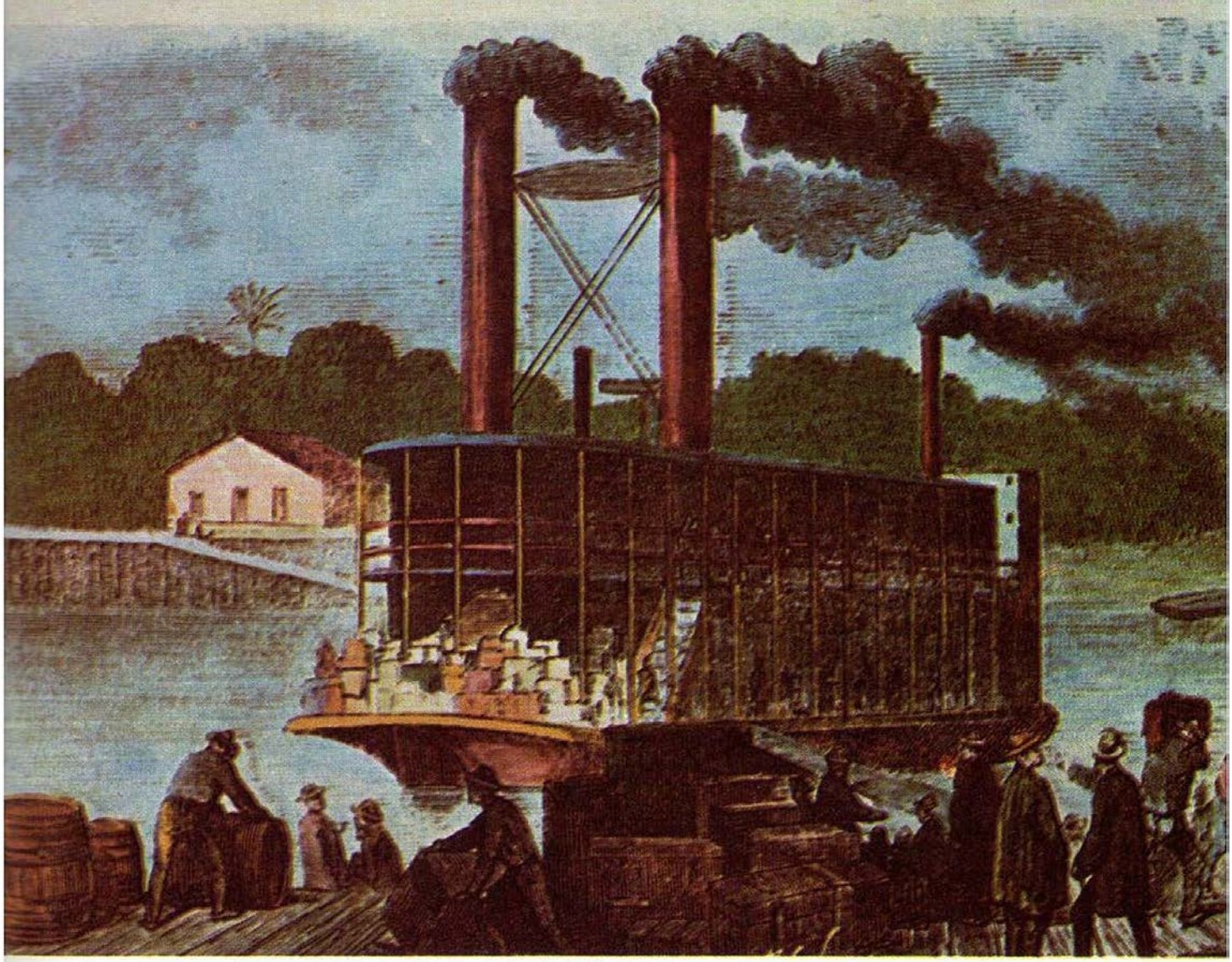
Libros sobre la trata de esclavos

Sobre el primer asunto, la obra clave ha sido el trabajo ya citado de Ph. Curtin basado en documentados estudios cuantitativos, pronto seguida de otros trabajos que completan y revisan sus conclusiones, como los de S. L. Engerman y E. Genovese, R. Anstey, J. Postma, J. Miller, H. Klein y S. Daget, entre otros.

La segunda cuestión se ha planteado en torno a los esfuerzos en reducir el eurocentrismo en el asunto y en prestar una mayor atención a los aspectos africanos de la trata. El trabajo básico ha sido la obra de K. Dike: *Trade and Politics in the Niger Delta,* editada en 1956, y desde entonces se han publicado gran cantidad de estudios sobre la vinculación africana con la trata, entre los que se encuentran los de Van Dantzig, Becker y Martin.

El tercer tema planteado tiene su punto de partida, como se ha indicado, en la trascendental obra de E. Williams, cuyos puntos de vista y conclusiones pronto fueron discutidos y revisados, llegando a ser una obra muy polémica, con las nuevas aportaciones de F. Hyde, B. Parkinson, S. Marriner y W. Minchinson, así como de R. Anstey, J. Meyer y P.H. Boulle. En este apartado se incluye también el ensayo de E. Genovese: *Esclavitud y capitalismo,* publicado en 1969.

A una revisión y actualización de todas las cuestiones principales en relación con la trata de esclavos está dedicado el volumen publicado en 1976, antes citado: *La traite des noirs par l'Atlantique. Nouvelles approches,* que se compone de cuatro partes, dedicadas cada una de ellas a los temas centrales planteados: las grandes corrientes de la trata atlántica, el impacto de la trata sobre Africa, y el impacto de la trata sobre Europa, además de la trata de las pequeñas naciones europeas.



Bibliografía

E. Bouet-Willaumez, *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique,* Ginebra, Slatkine, 1978. PH. D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census,* Univ. of Wisconsin Press, 1975. Basil Davidson, *The African Slave Trade; precolonial history, 1450-1850,* Boston, Little Brown, 1964. H. Deschamps, *Histoire de la traite des noirs,* París, Fayard, 1972. C. Duncan Rice, *The rise and fall of Black Slavery,* Londres, MacMillan, 1975. M. Frossard, *La cause des esclaves nègres et des habitants de la Guinée,* 1789, Ginebra, Slatkine Reprints, 1978. José L. Franco, *Comercio clandestino de esclavos,* La Habana, Ed. C. Sociales, 1980. E. Genovese, *Esclavitud y capitalismo,* Barcelona, Ariel, 1971. P.E.H. Hair, *The Atlantic Slave Trade and Black Africa,* Londres, The Hist. Ass., 1978. Herbert S. Klein, *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe,* Madrid, Alianza, 1986. *La traite des noirs par l'Atlantique. Nouvelles approches,* París, S.F. d'H. d'O.-M., 1976. D.P. Mannix, *Black Cargoes: A History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865,* N. York, Viking Press, 1962. D.P. Mannix, M. Cowley, *Historia de la trata de negros,* Madrid, Alianza, 1968. J.E. Morenas, *Precis historique de la traite des noirs et de l'esclavage colonial,* Ginebra, Slatkine, 1978. J. Pope-Hennessy, *La traite des noirs a travers l'Atlantique, 1441-1807,* París, Fayard, 1969. J.A. Rawley *The Transatlantic Slave Trade. A History,* N. York, Norton, 1981. François Renault, Serge Daget, *Les traites negrières en Afrique,* París, Karthala, 1985. Louis Sala-Molins, *Le Code Noir,* París, P.U.F., 1987. Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses,* Sevilla, C.S.I.C., 1977. James Walvin, *Slavery and the Slave Trade,* Londres, MacMillan, 1983. Eric Williams, *Capitalismo y esclavitud,* La Habana, Ed. C. Sociales, 1975.

CUADERNOS
historia 16

101: El mito de El Dorado. • 102: El Califato de Córdoba. • 103: Las legiones romanas. • 104: Las guerras del opio. • 105: Los monasterios medievales. • 106: Las Olimpiadas. • 107: Las multinacionales en América Latina. • 108: La Inquisición en España. • 109: Las nuevas fronteras. • 110: La España de Santa Teresa de Jesús. • 111: Vida cotidiana en Roma (1). • 112: Vida cotidiana en Roma (2). • 113: Mapa étnico de América. • 114: De Indochina a Vietnam. • 115: Los caballeros medievales. • 116: Los viajes de Colón. • 117: El trabajo en el Egipto antiguo. • 118: La España de Espartero. • 119: La Inglaterra victoriana. • 120: Pestes y catástrofes medievales. • 121: Los afrancesados. • 122: España en el Pacífico. • 123: Comercio y esclavitud. • 124: De Lenin a Stalin. • 125: La Reforma en Inglaterra. • 126: El sufragio universal. • 127: Mitos y ritos del mundo clásico. • 128: Los campesinos medievales. • 129: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (1). • 130: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (2). • 131: Los movimientos ecologistas. • 132: La Semana Trágica. • 133: Sudáfrica. • 134: La pena de muerte. • 135: La explotación agrícola en América. • 136: Templos y sacerdotes en Egipto. • 137: La primera revolución agrícola del XVIII. • 138: La esclavitud en el mundo antiguo. • 139: Descubrimientos y descubridores. • 140: Las Cruzadas. • 141: Pericles y su época. • 142: Antiguos comerciantes del Mediterráneo. • 143: Conquista y colonización de Valencia. • 144: La ciencia en la España musulmana. • 145: Metternich y su época. • 146: El sistema latifundista en Roma. • 147: Los Incas. • 148: El conde duque de Olivares. • 149: Napoleón Bonaparte (1). • 150: Napoleón Bonaparte (2). • 151: El cristianismo en Roma. • 152: Sevilla y el comercio de Indias. • 153: Las reducciones jesuíticas en América. • 154: Carlomagno (1). • 155: Carlomagno (2). • 156: Filipinas. • 157: El anarquismo. • 158: Conflictos sociales en la Edad Media. • 159: La trata de negros. • 160: Felipe V y Cataluña. • 161: El imperio turco. • 162: La visión de los vencidos en América. • 163: El sufragio y movimientos feministas. • 164: La I República española. • 165: Africa. Explotadores y explotados. • 166: Puertos comerciales en la Edad Media. • 167: Calvino y Lutero. • 168: La Institución Libre de Enseñanza. • 169: Adiós a la esclavitud. • 170: Cantonalismo y federalismo. • 171: La Toledo de Alfonso X. • 172: La «hueste» indiana. • 173: El movimiento obrero. • 174: Los pronunciamientos. • 175: El nacimiento de las Universidades. • 176: Nasser y el panarabismo. • 177: La religión azteca. • 178: La Revolución Francesa (1). • 179: La Revolución Francesa (2). • 180: La Revolución Francesa (3). • 181: Líbano, el conflicto inacabable. • 182: Los campesinos del siglo XVI. • 183: La Armada Invencible. • 184: La revolución de 1848. • 185: José Bonaparte. • 186: La ruta comercial del Camino de Santiago. • 187: Australia. • 188: El caciquismo en España. • 189: La colonización romana en Andalucía. • 190: Pedro I el Cruel. • 191: El Egipto de Ramsés II. • 192: La emigración a las Indias. • 193: La vida cotidiana en la Edad Media. • 194: Luchas sociales en la antigua Roma. • 195: El canal de Panamá. • 196: Las Universidades renacentistas. • 197: España y la Primera Guerra Mundial. • 198: Los bárbaros en el Imperio Romano. • 199: La España de Carlos III. • 200: Los palestinos.

historia 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.

VICEPRESIDENTE: César Pontvianne.

DIRECTOR GENERAL: Alfonso de Salas.

DIRECTOR DE PUBLICACIONES: Pedro J. Ramírez.

DIRECTOR: J. David Solar Cubillas.

SUBDIRECTOR: Javier Villalba.

REDACCION: Isabel Valcárcel y José M.ª Solé Mariño.

SECRETARIA DE REDACCION: Marie Loup Sougez.

CONFECCION: Guillermo Llorente.

FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.

CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.

Es una publicación del Grupo 16.

REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.º 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.

Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

DIRECTOR GERENTE: José Luis Virumbrales Alonso.

SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.

DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Balbino Fraga.

PUBLICIDAD MADRID: Dolores García. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.

Cataluña: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

Zona Norte: Alejandro Vicente. Avenida del Ejército, 11, departamento 54 B. 48014 Bilbao. Teléfono (94) 435 77 86.

IMPRIME: TEMI

DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).

ISBN 84-85229-76-2, obra completa.
ISBN 84-85229-77-0, cuadernos.
ISBN 84-7679-096-1. Tomo 16.

Depósito legal: M. 41.536. — 1985.

Secadero de tabaco atendido por esclavos en Santo Domingo

La trata de negros

Textos

CUADERNOS historia 16

La esclavitud en Africa

SE encuentran en Africa tres clases diferentes de esclavos.

La primera comprende los que llegan a serlo por deudas. Estos pueden liberarse y recobrar la libertad, pagando a su acreedor.

La segunda se compone de los criminales y de los prisioneros de guerra. Estas dos clases, particularmente la última, suministran todos los cautivos que alimentan la trata.

La tercera contiene a los esclavos llamados, en el país, *esclavos de choza;* es decir, los hijos nacidos de esclavos ligados al servicio de la casa del dueño. Es raro que estos cautivos sean vendidos a los extranjeros; llegan a ser en algunas ocasiones propiedad de otros habitantes de la misma comarca; pero sería deshonroso para el dueño y humillante para el esclavo que éste fuera vendido a un negrero; lo que no debe hacerse, y sólo tiene lugar en efecto en el caso de un crimen o de alguna falta extremadamente grave. A pesar de esta costumbre, universalmente respetada por todos los pueblos de Africa, se ha visto a europeos, mercaderes de esclavos, bastante inhumanos como para vender como sujetos de la trata a mujeres que habían vivido largo tiempo con ellos en la mayor intimidad. Yo podría citar que se han vendido a los negreros sus propios hijos con la madre, que les había dado un día. *(J. E. MORENAS, «Précis historique de la traite des noirs et de l'esclavage colonial», París, 1828.)*

El Africa de la trata: el reino de Benín

AQUELLA parte de Africa conocida con el nombre de Guinea en la que se practica el comercio de esclavos se extiende a lo largo de la costa sobre más de 3.400 millas, desde Senegal a Angola, e incluye una variedad de reinos. De estos el más importante es el reino de Benín, tanto por extensión como por riqueza, la fertilidad y el cultivo del suelo, el poder de sus reyes y el número y la disposición guerrera de sus habitantes. Está situado casi debajo de la línea y se extiende a lo largo de la costa sobre 170 millas, penetra hacia la parte interior de Africa a una distancia hasta ahora yo creo inexplorada por ningún viajero y parece ser su único límite en el interior el Imperio de Abisinia, cerca de 1.500 millas desde su comienzo. Este reino está dividido en varias provincias o distritos, en uno de los más remotos y fértiles de ellos, llamado Eboe, yo nací en el año 1745, situado en un encantador y fructífero valle, llamado Essaka. La distancia de esta provincia desde la capital de Benin y de la costa debe de ser muy considerable, porque yo nunca había sabido nada de los hombres blancos o europeos, ni del mar, y nuestra sumisión respecto al rey de Benin era poco más que nominal, porque cada gestión de gobierno, tan lejos como mi limitada observación se extendía, era llevada por los caciques o los ancianos del lugar.

Las costumbres y el gobierno de un pueblo que tiene escaso comercio con otros países son en general muy sencillos y la historia de lo que pasa en una familia o aldea puede servir como un ejemplo de la nación. Mi padre era uno de esos ancianos o caciques de que he hablado y se titulaba Embrenché, un término que yo recuerdo significaba la más alta distinción, y quería decir en nuestro lenguaje una señal de grandeza. Esta distinción era conferida a la persona adecuada cortando la piel a lo largo de la parte superior de la frente y estirándola hacia las cejas, y mientras estaba en esta situación se aplicaba una mano cálida y se frotaba hasta que se contraía para formar una gruesa marca a lo largo de la parte inferior de la frente. La mayor parte de los jueces y senadores eran distinguidos de este modo; hacía mucho tiempo que mi padre lo llevaba. Yo ha-

bía visto conferirlo a uno de mis hermanos, y yo estaba también destinado por mis padres a recibirlo. Aquellos Embrenché o caciques decidían disputas y castigaban crímenes, para lo cual ellos siempre celebraban reuniones. Los procedimientos eran en general cortos, y en la mayor parte de los casos el derecho del talión prevalecía. Yo recuerdo a un hombre que fue traído ante mi padre y los otros jueces por secuestrar a un niño, y aunque era hijo de un cacique o senador, fue condenado a recompensar con un esclavo hombre o mujer. El adulterio, sin embargo, era en ocasiones castigado con la esclavitud o la muerte, un castigo que yo pienso se impone en la mayor parte de las naciones de Africa por ese delito, tan sagrado es en ellas el honor del lecho matrimonial y tan celosos son ellos de la fidelidad de sus mujeres. *(W. H. MCNEILL, M. IRIYE, «Modern Asia and Africa», Oxford Univ. Press, 1971.)*

Los orígenes de la trata

LOS españoles, para remediar la debilidad de los trabajadores americanos que perecían demasiado rápidamente en las minas, pensaron reemplazarlos por los negros, que fueron a buscar en las costas de Africa. No fue hasta cuando las minas agotadas comenzaron a no suministrar más los tesoros en abundancia para la avidez de los invasores, cuando se piensa en emplear a los negros en el cultivo de las tierras.

Así, una raza entera ha sido destruida en América, porque, como dicen los que la han aniquilado, era demasiado débil y no ha querido adaptarse al trabajo. Esta ha sido reemplazada por la raza robusta de los africanos, más dóciles en sufrir la esclavitud y más propios para servir de instrumentos al despotismo de los europeos.

Tal es el origen impuro de la trata; es un gran crimen, nacido de otro crimen. El origen y el fin de este infame tráfico responde perfectamente a los medios escandalosos empleados en su horrible ejecución. Es justo protestar aquí contra el error demasiado generalmente acreditado que atribuye la invención de la trata al célebre Las Casas.

Se ha pretendido que este generoso defensor de la humanidad había aconsejado emplear a esclavos negros para beneficiar a sus buenos amigos, los naturales del Nuevo Mundo, que había tomado bajo su protección y que se esforzaba en sustraer a los trabajos demasiado penosos que se les imponían. Otro prelado, filántropo no menos ilustre, el obispo Grégoire, ha refutado victoriosamente esta calumnia dirigida contra el inmortal obispo de Chiappa.

Esta opinión, contraria a la verdad, es una injuria hecha a uno de los más grandes hombres de los tiempos modernos, quiero decir a uno de los más útiles de la especie humana. *(J. E. MORENAS, «Précis historique de la traite des noirs et de l'esclavage colonial», París, 1828.)*

La escalvitud colonial

UNA opinión común atribuye la esclavitud, tal como fue establecida en las primeras colonias de América, a una imitación de la que existía en la Antigüedad. Pero, para introducir en su nueva sociedad esta terrible institución, los conquistadores españoles no tenían ninguna necesidad de los recuerdos y del ejemplo de Grecia y de Roma. En la época del descubrimiento del Nuevo Mundo, e incluso hasta el siglo XVIII, la esclavitud pertenecía al derecho público de Europa. Según la ley de represalias, los Estados cuyo territorio bordea el Mediterráneo, hacían esclavos a los turcos y los berberiscos que tomaban en su poder, y los tenían encadena-

dos a perpetuidad en los bancos de sus galeras, forzándoles a remar hasta la extinción de su vida, bajo el palo de los guardianes y a la boca de sus culebrinas cargadas de metralla.

Pero aun cuando esta tradición viva no haya dado su fatal consejo a los aventureros que subyugaron las grandes Antillas a fines del siglo XV, la necesidad de subsistencia y la sed de oro les llevaron a encargar los trabajos de los cultivos y los de las minas a los indígenas que habían sido sometidos a su dominación y que consideraban como apenas pertenecientes a la especie humana. La insalubridad de estas tierras nuevas y la inclemencia de su ardiente clima colaboraron con la injusticia, el argumento de la necesidad, y se admite, como un hecho incontestable, que, puesto que los europeos no podían trabajar sin riesgo de muerte, era preciso que los esclavos fueran atados a su tarea. Los habitantes indígenas de las grandes Antillas fueron sometidos a esta triste condición, a medida que los españoles, cada vez más numerosos, pudieron invadir el territorio de esas islas fecundas. [...]

Un obispo, Bartolomé de las Casas, el único hombre de paz y de clemencia, entre todos los hombres de rapiña y de sangre que invadieron el Nuevo Mundo, había preparado, por su celo y abnegación, la liberación de los indios... De las Casas obtuvo de Carlos V que una nueva encuesta fuera hecha sobre la esclavitud de los indios. El Consejo de Indias, compuesto de 13 grandes funcionarios eclesiásticos o laicos, entiende sobre este grave asunto... y sobre su aviso el Emperador concedió la libertad a los indios, ordenando bajo penas severas que ninguno de ellos en adelante sería retenido como esclavo.

El decreto de Carlos V no tuvo únicamente como efecto dar la libertad a los indios, da además una sanción implícita a la esclavitud de los negros que fueron importados de Africa, para reemplazarlos en el cultivo de la tierra y en la explotación de las minas. [...]

Este es el tráfico cuyo origen, como hemos visto, se confunde con el de las colonias de las Antillas y que, continuado durante más de tres siglos, ha creado en estas islas una población de alrededor de dos millones de individuos, unos pura sangre de la raza negra y otros sangre mezclada de negros y de blancos. *(ALEX MOREAU DE JONNES, «Recherches statistiques sur l'esclavage colonial et sur les moyens de le supprimer», París 1842.)*

Las dificultades del trueque

ES preciso, sustancialmente, que el capitán sea a la vez negociante y diplomático, en todo caso teniendo un conocimiento perfecto de las astucias y de las costumbres de los salvajes habitantes de esas comarcas.

Las piezas de la India tienen un precio muy variable, ya muy caro y ya barato; en todos los casos, es preciso poder apreciar sus defectos, su edad, sus fuerzas y su salud.

Según la parte de la costa en la que se trafique, una tal mercancía conviene mientras que otra, aún más cara, es poco tomada y a veces incluso rechazada.

Los navíos pueden encontrarse en competencia operando en los mismos parajes; en este caso es siempre mejor arreglarse con ellos para evitar un alza anormal y proponerles, si se presenta, los sujetos que se pueden tener en excedente sobre ellos cuando sólo hay débiles cantidades.

Para hacer bien su papel, es preciso siempre estar en condiciones de comprar mucho cuando haya abundancia de negros a la venta, de cuidar sus guardias constantemente para no ser engañado en

las transacciones y de vigilar bien las mercancías expuestas porque los indígenas de estos parajes son diestros ladrones. *(LOUIS LACROIX, «Les derniers négriers», Biarritz, Ed. M. d'Outre-Mer, 1977.)*

El Código Negro, promulgado por Luis XIV en 1685

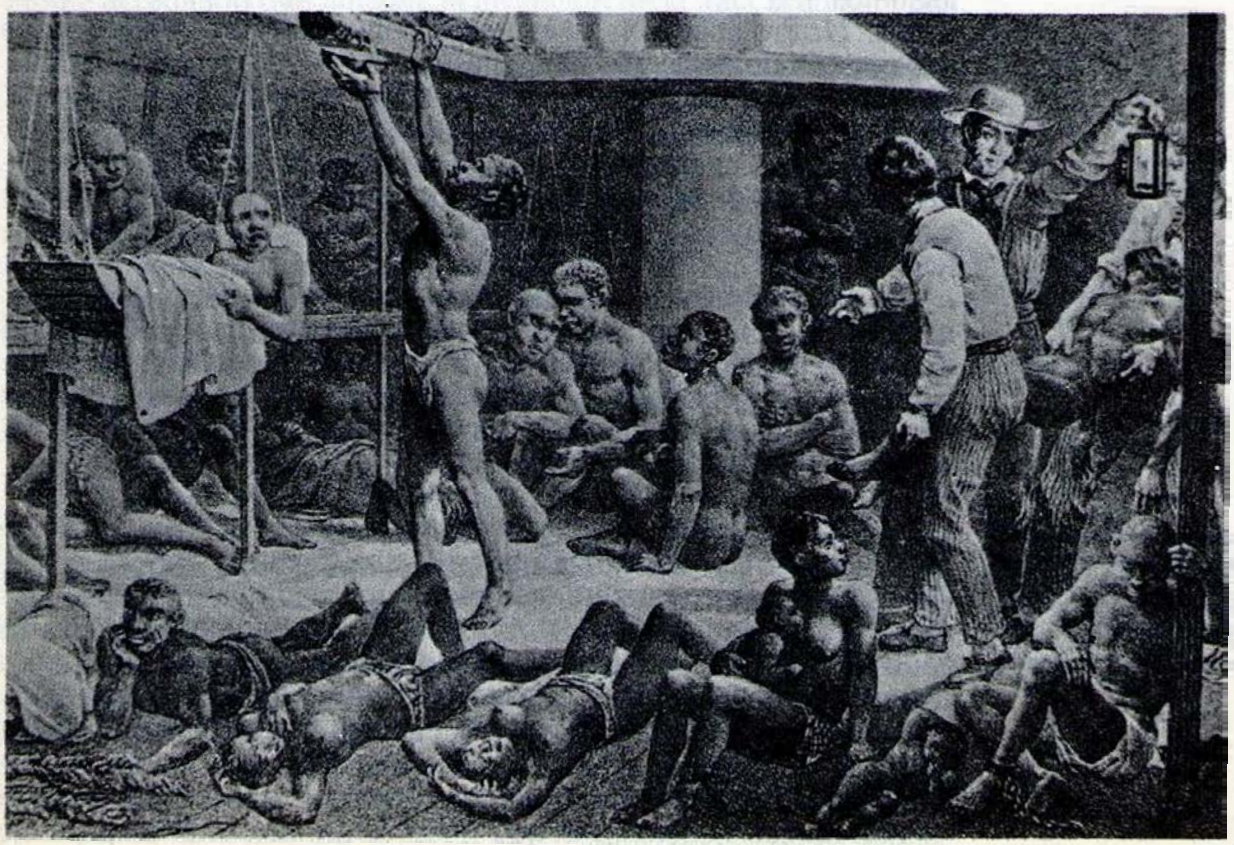
LUIS, por la gracia de Dios rey de Francia y de Navarra: a todos, presentes y por venir, *salut.* Como nos debemos igualmente nuestros cuidados a todos los pueblos que la divina providencia ha puesto bajo nuestra obediencia, nos hemos querido hacer examinar en nuestra presencia las memorias que nos han sido enviadas por nuestros oficiales de nuestras islas de América, por las cuales hemos sido informados de la necesidad que ellos tienen de nuestra autoridad y de nuestra justicia para mantener allí la disciplina de la Iglesia católica, apostólica y romana, para arreglar lo que concierne al estado y la calidad de los esclavos en nuestras citadas islas, y deseando proveer y hacerles conocer que mientras que ellos habitan los climas infinitamente alejados de nuestra estancia ordinaria, nos les tenemos siempre presentes, no sólo por lo extenso de nuestro poder, sino también por la rapidez de nuestra aplicación a atenderles en sus necesidades.

Por estas causas, con el parecer de nuestro Consejo, y de nuestro acertado conocimiento, pleno poder y autoridad real, nos hemos dicho, estatuido y ordenado, decimos, estatuimos y ordenamos, queremos y nos place lo que sigue. [...]

Art. 2: Todos los esclavos que estén en nuestras islas serán bautizados e instruidos en la religión católica, apostólica y romana. Ordenamos a los habitantes que compraran los negros nuevamente llegados de advertirles sobre su gobierno y mantenimiento en dichas islas...; y los cuales darán las órdenes necesarias para hacerles instruir y bautizar en el tiempo conveniente. [...]

Art. 4: No serán propuestos ningunos mandos en la dirección de los negros, que no hagan profesión de la religión católica, apostóli-

Transporte de esclavos en un barco negrero



ca y romana, con pena de confiscación de los dichos negros contra los dueños que les hayan propuesto y de castigo arbitrario contra los mandos que hayan aceptado la dicha dirección.

Art. 5: Prohibimos a nuestros súbditos de la pretendida religión reformada de intentar algún hostigamiento ni dificultades a nuestros otros súbditos, incluso a sus esclavos, en el libre ejercicio de la religión católica, apostólica y romana, con pena de castigo ejemplar.

Art. 6: Ordenamos a todos nuestros súbditos, de cualquier calidad y condición que sean, observar los días de domingo y fiestas que sean guardadas por nuestros súbditos de la religión católica, apostólica y romana. Les prohibimos trabajar, ni hacer trabajar a sus esclavos en los dichos días, desde la hora de medianoche hasta la otra medianoche, en el cultivo de la tierra, en la manufactura del azúcar y en todos los otros trabajos, con pena de multa y de castigo arbitrario contra los dueños y de confiscación tanto del azúcar como de los dichos esclavos que sean sorprendidos por nuestros oficiales en su trabajo.

Art. 7: Les prohibimos igualmente celebrar el mercado de los negros y de todas las otras mercancías los dichos días bajo parecida pena de confiscación de las mercancías que se encontraran entonces en el mercado, y de multa arbitraria contra los comerciantes. [...]

Art. 9: Los hombres libres que hayan tenido uno o varios hijos de sus concubinatos con sus esclavas..., serán cada uno condenado con una multa de dos mil libras de azúcar. Y si ellos son los dueños de la esclava con la cual han tenido los dichos hijos, queremos que además de la multa, sean privados de la esclava y de los hijos, y que ella y ellos sean confiscados en provecho del hospital, sin que nunca puedan ser liberados. Nosotros entendemos, sin embargo, el presente artículo que tenga lugar, cuando el hombre libre que no esta casado con otra persona durante su concubinato con su esclava, esposará en las formas observadas por la Iglesia a su dicha esclava, que será liberada por este medio, y los esclavos quedarán libres y legítimos. [...]

Art. 11: Prohibimos muy expresamente a los curas de proceder a los matrimonios de esclavos, si éstos no tienen el consentimiento de sus dueños. Prohibimos también a los dueños de hacer uso de presiones sobre sus esclavos para casarlos contra su gusto.

Art. 12: Los hijos que nazcan de matrimonios entre esclavos serán esclavos y pertenecerán a los dueños de las mujeres esclavas, y no a los del marido, si el marido y la mujer son de dueños diferentes. [...]

Art. 15: Prohibimos a los esclavos llevar ninguna arma ofensiva, ni grandes palos, con pena de azotes y de confiscación de las armas en beneficio de quien las haya encontrado; con excepción solamente de los que sean enviados a cazar por sus dueños, y que serán portadores de sus billetes o marcas conocidas. *(L. SALA-MOLINS, «Le Code Noir», París, PUF, 1987.)*

Liverpool y el comercio negrero en el siglo XVIII

EL comercio con Africa me fascinaba desde la época en que un marinero que era pariente de mi madre le trajo a ésta un loro gris, un mono del Africa Occidental y unas conchas de cauri que entonces servían en Africa de moneda. El mono se murió; el loro vivió muchos años; los cauris los tengo delante de mis ojos mientras escribo esto. Creo que fue él quien trajo también el abanico verde de Venezuela. Ese comercio africano representaba ya entonces la más próspera actividad de Liverpool.

Era opinión generalizada que nuestros intereses allí empezaron

a raíz del hundimiento de la Compañía de los Mares del Sur, que en 1719 arruinó el comercio de Londres con Africa. En cualquier caso, en Liverpool nos habíamos especializado en el suministro de esclavos a la Católica Majestad del Imperio español, buena parte, de contrabando. Los esclavos se transportaban a Jamaica y después se vendían bajo mano a hombres discretos de Cuba o de Cartagena. A veces algunos hombres discretos de Liverpool se trasladaban también a La Habana. Nuestros mercaderes tenían que eludir el ojo vigilante de los funcionarios de la Compañía de los Mares del Sur de Port Royal, en Jamaica, pero si vendían esclavos allí, lo hacían en cuatro o cinco libras menos por esclavo de las treinta libras que exigían los traficantes de Londres y Bristol aproximadamente.

Las figuras más destacadas de ese negocio habían iniciado generalmente su vida en la mar, algunos de grumetes. Los tratantes de esclavos de Londres y Bristol eran caballeros. Yo vi en cierta ocasión, en la primera de dichas ciudades, al señor Peter Burrell, presidente de la Compañía de los Mares del Sur. ¡Qué difícil de creer, por su elegante porte, que en otros tiempos hubiera estado relacionado con aquel comercio! Los de Liverpool eran de apariencia más ruda, y también más despiadados.

Hacia 1750 los barcos negreros solían ser una especie de bergantines muy bien construidos, de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, diseñados para desarrollar grandes velocidades, con altos y bonitos mástiles de pino de Báltico, fuertemente armados, con una cubierta para esclavos provista de argollas, y llevaban a bordo una considerable cantidad de madera destinada a las modificaciones que tuviera que realizar el carpintero del barco una vez en alta mar. Los cien barcos dedicados al comercio con las Antillas hacia 1750 reportaban a Liverpool, según se decía, unos beneficios de doscientas cincuenta mil libras anuales. Pocas eran las familias de la ciudad que no tenían algún interés en aquellos barcos... no sólo en relación con su construcción propiamente dicha sino también con el suministro de provisiones, la confección de cabos y de velas, el calafateo y recalafateo, la limpieza de fondos y las reparaciones en general. Todas esas personas amaban los buques, y apenas pensaban en otra cosa. Su alma moraba en las cubiertas. Su corazón latía al compás de las olas. Sus sueños estaban poblados de gaviotas y de espuma marina. *(HUGH THOMAS, «La Habana». Barcelona, Grijalbo, 1984.)*

El transporte de los esclavos

CUANDO los capitanes europeos han conseguido reunir un número suficiente de esclavos, los llevan al mar, y los envían hacia las colonias donde deben recibir el precio de su trabajo.

En primer lugar, parece que durante la travesía, los negros deben ser tratados con toda la humanidad que merecen ya que se les ha privado de libertad, se les ha separado de todo lo que ellos tienen de más querido, para transportarlos a través del mar hacia la tierra de la esclavitud. Esta indulgencia les familiarizaría poco a poco con su nueva condición. Ella servirá también a la avidez de los comerciantes, porque, si tratasen a sus esclavos como hombres, conservarían su salud y se encontrarían con una venta muy fácil a su llegada a puerto. Pero lejos de esto, este viaje llega al límite de la crueldad inseparable de este tráfico. Todos los actos de barbarie que se han presentado hasta aquí, no son más que un avance de los que sufren en el mar estas tristes víctimas de la avaricia europea. Esta inhumanidad llega tan lejos, que causa la muerte a un cuarto de la carga; esto prueba que el vicio se enlaza en sus propias redes, y que

lo que hace para su beneficio, se vuelve más a menudo en su ruina.

Tan pronto como los esclavos comprados o capturados son llevados al borde del mar, se les conduce a los buques a los que corresponden. A su llegada a bordo, se les distribuye en las cámaras que les son destinadas. Los hombres ocupan la parte delantera del navío; las mujeres que no forman ordinariamente más que el tercio de la carga, van detrás; los niños el centro, y estas cámaras están formadas por dos tabiques.

Estos buques negreros tienen diferentes dimensiones. Los hay desde 11 hasta 800 toneladas, que cargan desde 20 hasta 1.200 esclavos.

La altura de las cámaras donde son situados los esclavos varían según las dimensiones del navío. Pero es, en general, de tres a cinco pies, de manera que les es imposible ponerse en pie en la mayor parte de los navíos, y en algunos de permanecer sentados.

He aquí las dimensiones de dos navíos negreros que yo he visto y medido, en 1785, en un puerto de Inglaterra.

Uno era de 50 toneladas. La extensión de las cámaras donde los esclavos debían ser situados era de 38 pies, la anchura más grande era de nueve pies, ocho pulgadas, y la altura de apenas cuatro pies. Este navío estaba destinado a transportar 140 esclavos. Está claro que éstos no podían estar más que sentados o tumbados, y que estaban herrados, durante toda la travesía, al punto de no ocupar más que 18 pulgadas cuadradas. Se puede comparar esta masa de infortunados, todos juntos y medio tumbados, con una tropa de carneros reunidos en tiempo de tormenta, si éstos no tuvieran, sobre los primeros, la ventaja de respirar un aire saludable; mientras que los otros están constantemente expuestos a las mismas pestilentes que se exhalan sin cesar de sus cuerpos sudorosos o enfermos.

El otro buque que he medido era de 12 toneladas. La extensión de la parte destinada a los esclavos era de 24 pies, la anchura más grande de ocho, y la más pequeña de cuatro. La altura era de dos pies, nueve pulgadas. Este buque debía transportar 36 esclavos.

Tales son los aposentos preparados de ordinario para recibir a los negros arrancados de su país, para ir a sufrir y morir sobre un suelo extranjero. *(M. FROSSARD, «Le cause des esclaves nègres et des habitants de la Guinée». Lyon, 1789).*

Mercado de esclavos en América del Norte, siglo XVIII

INTRODUCCION

PASADO Y FUTURO DEL CONCURSO NACIONAL DE REDACCION

Tras 28 años consolidándose como la más importante promoción escolar para el desarrollo de la cultura literaria, el C.N.R. —por el que han pasado cinco millones de estudiantes— ha sido sometido por sus organizadores a una remodelación que garantice su triunfal trayectoria en años venideros.

La LITERATURA, de la que la «redacción escolar» no es sino maqueta a escala reducida, no es ajena al vigente principio de la «especialización», imprescindible para lograr el éxito en cualquier actividad profesional.

La LITERATURA, las Ciencias de la Comunicación, se diversifican, profesionalizan y especializan, justificando, incluso en nuestro país, la creación de una Facultad Universitaria especializada en las nuevas disciplinas: Ciencias de la Información.

Entre sus diversas ramas, el PERIODISMO —especialidad literaria que sirve de testigo y conciencia de la historia cotidiana— alcanza niveles de inusitada relevancia, siendo unánimemente considerado como el «Cuarto Poder».

El PERIODISMO es percibido por la juventud con respetuosa admiración y el PERIODISTA, como personaje épico, a mitad de camino entre el héroe de ficción y el intrépido reportero/aventurero.

No era por tanto difícil —aceptando estas premisas y considerando las características del «grupo adolescente» al que va dirigida esta promoción— que a la hora de especializar el C.N.R. sus organizadores se inclinasen por el PERIODISMO.

Los profesionales de este sector, representados por la APE (Asociación de Periodistas Europeos) y los de la comunicación social, representados por la propia Facultad de Ciencias de la Información, no sólo han acogido con entusiasmo esta iniciativa, sino que la respaldan con el prestigio de su patrocinio oficial.

Con los mejores augurios damos, pues, la bienvenida a este nuevo enfoque que, sin renunciar a la gran estructura logística y organizativa sobre la que ha operado durante 28 años consecutivos, permite iniciar con renovada ilusión una nueva andadura: CONCURSO NACIONAL DE PERIODISMO ESCOLAR.

EL CONCESIONARIO DE COCA-COLA

Todos los colegios interesados en participar en este concurso pueden llamar a los teléfonos

- **741 41 00** (Sta. Rosa Carrera)
- **690 60 11** (Sta. Marisa)

PEUGEOT 309 GTX

HDM

¡TENTADOR! Este es el nuevo Peugeot 309 GTX. Un coche realmente tentador. Tentador en línea: joven, atractiva, dinámica. Tres puertas, spoiler delantero y trasero, llantas de aleación ligera... Tentador en prestaciones: 105 CV., 190 Km/h., aceleración de 0 a 100 Km/h. en 10,4 segundos. Todo un deportivo. Tentador en equipamiento: elevalunas eléctrico, cerraduras centralizadas, telemando de apertura a distancia, asientos deportivos, dirección asistida y con aire acondicionado en opción. ¡Tentador hasta en el precio! El nuevo Peugeot 309 GTX te hará cambiar. Seguro.

PEUGEOT 309

ES OTRA HISTORIA.

PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados Esso